Allgemeines

Anzahl

Zwischen den Schienennetzen von Deutschland und Österreich gibt es zurzeit acht grenzüberschreitende Strecken.

Infrastrukturbetreiber

Die Strecke Simbach (Inn) – Braunau am Inn wird von der ÖBB-Infrastruktur AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH betrieben, die weiteren sieben Grenzbetriebsstrecken von der ÖBB-Infrastruktur AG und der DB Netz AG.

Struktur der Zusatzvereinbarungen

RöB

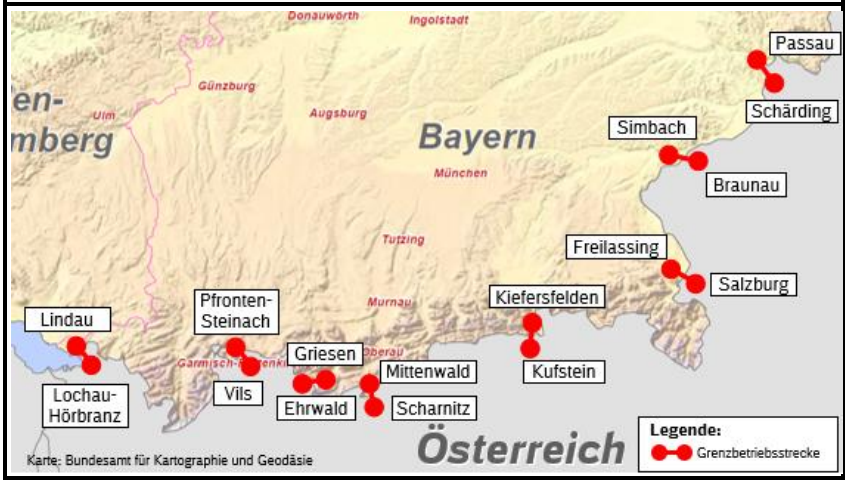
Die Zusatzvereinbarungen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und der DB InfraGO AG bzw. der RegioNetz Infrastruktur GmbH werden als Regelung der örtlichen Besonderheiten auf dem jeweiligen Eisenbahn-Grenzübergang (RöB) bezeichnet.

Zusatzbestimmungen

Die Nutzungsvorgaben für EVU im Sinne des betrieblich-technischen Regelwerks werden als Zusatzbestimmungen für das Befahren des jeweiligen Eisenbahn-Grenzübergangs bezeichnet und als Zusatz 302.420xZ01 veröffentlicht.

Geografische Übersicht

Grenzbetriebsstrecken zur Republik Österreich



Übersicht der Zusatzbestimmungen

1	**Schärding – Passau**	
	302.4001	Regelung der örtlichen Besonderheiten auf dem Eisenbahn - Grenzübergang Schärding - Passau Hbf
	302.4201Z01	Zusatzbestimmungen für das Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs Schärding - Passau Hbf
2	**Simbach (Inn) – Braunau am Inn**	
	302.4002	Regelung der örtlichen Besonderheiten auf dem Eisenbahn - Grenzübergang Simbach (Inn) - Braunau am Inn
	302.4202Z01	Zusatzbestimmungen für das Befahren der Eisenbahn-Grenzstrecke Simbach (Inn) - Braunau am Inn
3	**Freilassing – Salzburg**	
	302.4003	Regelung der örtlichen Besonderheiten auf dem Eisenbahn - Grenzübergang Freilassing - Salzburg Hbf
	302.4203Z01	Zusatzbestimmungen für das Befahren der Eisenbahn -Grenzstrecke Freilassing - Salzburg Hbf
4	**Kufstein – Kiefersfelden**	
	302.4004	Regelung der örtlichen Besonderheiten auf dem Eisenbahn - Grenzübergang Kiefersfelden - Kufstein
	302.4204Z01	Zusatzbestimmungen für das Befahren der Eisenbahn -Grenzstrecke Kiefersfelden - Kufstein
5	**Mittenwald – Scharnitz**	
	302.4005	Regelung der örtlichen Besonderheiten auf dem Eisenbahn - Grenzübergang Mittenwald - Scharnitz
	302.4205Z01	Zusatzbestimmungen für das Befahren der Eisenbahn-Grenzstrecke Mittenwald - Scharnitz
6	**Griesen – Ehrwald**	
	302.4006	Regelung der örtlichen Besonderheiten auf dem Eisenbahn - Grenzübergang Griesen (Oberbayern) - Ehrwald-Zugspitzbahn
	302.4206Z01	Zusatzbestimmungen für das Befahren der Eisenbahn-Grenzstrecke Griesen (Oberbayern) - Ehrwald-Zugspitzbahn
7	**Pfronten-Steinach - Vils**	
	302.4007	Regelung der örtlichen Besonderheiten auf dem Eisenbahn - Grenzübergang Pfronten-Steinach - Vils
	302.4207Z01	Zusatzbestimmungen für das Befahren der Eisenbahn-Grenzstrecke Pfronten-Steinach - Vils
8	**Lindau – Lochau–Hörbranz**	
	302.4008	Regelung der örtlichen Besonderheiten auf dem Eisenbahn - Grenzübergang Lindau - Lochau-Hörbranz
	302.4208Z01	Zusatzbestimmungen für das Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs Lindau - Lochau-Hörbranz

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzbestimmungen haben:

DB InfraGO AG
Region Süd
Netz Regensburg
Bahnhofstraße 16
93047 Regensburg

und

ÖBB-Infrastruktur AG
Sicherheit und Qualität – Standards
Praterstern 3
1020 Wien

2 Zusatzbestimmungen für das Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs

siehe folgende Seiten

DB InfraGO	ÖBB INFRA
Region Süd	**ÖBB-Infrastruktur AG**

Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber für das Befahren des Eisenbahn – Grenzübergangs Schärding – Passau Hbf

gültig vom 15.03.2011 an.

Geschäftsführende Stellen	
DB InfraGO AG	ÖBB-Infrastruktur AG
DB InfraGO AG Betrieb Netz Regensburg D.-Martin-Luther-Straße 8 93047 Regensburg	ÖBB-Infrastruktur AG Sicherheit und Qualität - Standards Praterstern 3 1020 Wien

TLP gelb (Adressatenkreis)

Verzeichnis der Änderungen ÖBB-Infrastruktur AG

lfd. Nr.	verfügt mit	Gegenstand	Datum
1	00035_04_2011	Inkraftsetzung	15-03-2011
2	00035_10_11	1. Änderung	15.03.2011
3	00035_26_11	2. Änderung	11.12.2011
4	00035_000009_12	3. Änderung	10.06.2012
5	00035_000028_13	4. Änderung	15.12.2013
6	00035_000008_14	5. Änderung	14.12.2014
7	00035_000004_15	6. Änderung	13.12.2015
8	00037_000005_17	7. Änderung	10.12.2017
9	00037_000006_18	8. Änderung	09.12.2018
10	00037_000002_20	9. Änderung	02.08.2020
11	00037-000008-23	10. Änderung	10.12.2023
12		11.Änderung	14.12.2025

TLP gelb (Adressatenkreis)

Verzeichnis der Aktualisierungen DB Netz AG

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Aktualisierung eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	Neudruck/Neu-ausgabe	15.03. 2011	s. Einführungsschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-REG (B) v 15.12.2010 (Erstausgabe)	
2	1. Berichtigung	15.03. 2011	s. Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-REG (B) v 02.03.2011	
3	2. Berichtigung	11.12. 2011	s. Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-REG (B) v 05.10.2011	Neudruck
4	3. Berichtigung	10.06. 2012	s. Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-REG (B) v 29.03.2012	Neudruck
5	4. Berichtigung	15.12. 2013	s. Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-REG (B) v 24.09.13	Neudruck
6	5. Berichtigung	14.12. 2014	s. Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-REG (B) v 15.09.14	Neudruck
7	6. Berichtigung	13.12. 2015	s. Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-REG (B) v 11.08.15	Neudruck
8	Verschiedenes	10.12. 2017	s. Erläuterungen	Neudruck
9	Verschiedenes	09.12.2018	siehe Erläuterung	Neudruck
10	Verschiedenes	02.08.2020	siehe Erläuterung	Neudruck
11	Verschiedenes	10.12.2023	siehe Erläuterung	Neudruck
12	Verschiedenes	14.12.2025	siehe Erläuterung	Neudruck

TLP gelb (Adressatenkreis)

1. Inhalt, Geltungsbereich

Diese Unterlage enthält die Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber DB InfraGO AG und ÖBB-Infrastruktur AG für das Fahren über den Eisenbahn-Grenzübergang Schärding – Passau Hbf einschl. des Grenzbahnhofs Passau Hbf, sowie Ergänzungen, Abweichungen, Begriffsdarstellungen zu den betrieblichen Richtlinien 30.01 Betriebsvorschrift V3 und 30.02 Signalbuch der ÖBB-Infrastruktur AG und zu Ril 301 und 408 der DB InfraGO AG und enthält somit u. a. die „Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken“ gem. Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB InfraGO AG Ziffer 2.3.4.

2. Beschreibung der Grenzstrecke

2.1 Lage der Grenzen

Lage der Staatsgrenze zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland,

sowie

Grenze zwischen den Infrastrukturbetreibern DB InfraGO AG und ÖBB-Infrastruktur AG in km 79,636

- der Strecke Nr. 20501 Wels – Passau (Grenze) der ÖBB-Infrastruktur AG
- der Strecke Nr. 5831 – Passau Hbf - Staatsgrenze der DB InfraGO AG

Grenzbetriebsstrecke im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung der Bundesrepublik Deutschland § 3a:
Bahnhof Passau Hbf – Üst Schärding 3 jeweils einschließlich.

TLP gelb (Adressatenkreis)

2.2 Gleise der Grenzstrecke

Regelgleis von Überleitstelle (Üst) Schärding 3 nach Passau Hbf

- Bezeichnung DB InfraGO AG „Gleis von Überleitstelle Schärding 3 nach Passau Hbf“
- Bezeichnung ÖBB-Infrastruktur AG „Streckengleis 2“
- Grenze zwischen Üst Schärding 3 und Gleis der freien Strecke ist das Deckungssignal Ym52 für die Fahrtrichtung von Passau nach Schärding in km 74,809
- Grenze zwischen Gleis der freien Strecke und Bahnhof Passau Hbf ist das Einfahrsignal A143 in km 79,704
- selbsttätige Blockstellen der Fahrtrichtung von Schärding nach Passau
  - „Sbl Schärding 4“ mit Selbstblocksignal „Am52“ in km 76,709
  - „Sbl Schärding 5“ mit Selbstblocksignal „Am72“ in km 78,385
- selbsttätige Blockstellen der Fahrtrichtung von Passau nach Schärding
  - „Sbl Schärding 5“ mit Selbstblocksignal „Ym92“ in km 79,334
  - „Sbl Schärding 4“ mit Selbstblocksignal „Ym72“ in km 77,223

Regelgleis von Passau Hbf nach Üst Schärding 3

- Bezeichnung DB InfraGO AG „Gleis von Passau Hbf nach Überleitstelle Schärding 3“
- Bezeichnung ÖBB-Infrastruktur AG „Streckengleis 1“
- Grenze zwischen Bahnhof Passau Hbf und Gleis der freien Strecke ist Höhe Einfahrsignal AA144 in km 79,704
- Grenze zwischen Üst Schärding 3 und Gleis der freien Strecke ist das Deckungssignal Zm51 für die Fahrtrichtung von Passau nach Schärding in km 74,805
- selbsttätige Blockstellen der Fahrtrichtung von Passau nach Schärding
  - „Sbl Schärding 5“ mit Selbstblocksignal „Zm91“ in km 79,334
  - „Sbl Schärding 4“ mit Selbstblocksignal „Zm71“ in km 77,223
- selbsttätige Blockstellen der Fahrtrichtung von Schärding nach Passau
  - „Sbl Schärding 4“ mit Selbstblocksignal „Bm51“ in km 76,709
  - „Sbl Schärding 5“ mit Selbstblocksignal „Bm71“ in km 78,385

TLP gelb (Adressatenkreis)

2.3 Zuständige Fahrdienstleiter für die Grenzstrecke

ÖBB-Infrastruktur AG:

Fahrdienstleiter Stellbereich Neumarkt (Fdl Stb Neu) (Arbeitsplatz in der Betriebsführungszentrale Linz (BFZL))

DB InfraGO AG:

Fahrdienstleiter (Fdl) Passau Ost (Arbeitsplatz im Stellwerk des Bahnhofs Passau Hbf)

Die Fdl Stb Neu und Passau Hbf sind täglich durchgehend von 00:00 bis 24:00 Uhr besetzt.

2.4 Signale, Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)

Signale sind in der Regel nach den Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers aufgestellt.

Die Grenzstrecke ist mit PZB ausgerüstet.

Ankündigungssignale zu Signalen, z.B. Vorsignale, Ankündigungssignal/ Langsamfahrscheibe, Ankündigen/Erwarten von Fahrleitungssignalen, sind erforderlichenfalls im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgestellt. Dem entsprechend erfolgt auch die PZB-Absicherung.

Im Bereich der Infrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG sind folgende Signale der DB InfraGO AG ständig aufgestellt:

- am Regelgleis von Üst Schärding 3 nach Passau/Streckengleis 2 mit Gültigkeit für die Regelfahrtrichtung Einfahrvorsignal a143 im km 78,749 und zugehörige Vorsignalbaken
- am Regelgleis von Passau nach Üst Schärding 3/Streckengleis 1 mit Gültigkeit für die Gegenfahrtrichtung (von Schärding nach Passau) Einfahrvorsignal aa144 im km 78,744 und zugehörige Vorsignalbaken

Im Bereich der Infrastruktur der DB InfraGO AG sind folgende Signale der ÖBB-Infrastruktur AG ständig aufgestellt:

- am Regelgleis von Passau nach Üst Schärding 3/Streckengleis 1 mit Gültigkeit für die Regelfahrtrichtung (von Passau nach Schärding) Vorsignal zm91 im km 79,870
- am Regelgleis von Üst Schärding 3 nach Passau/Streckengleis 2 mit Gültigkeit für die Gegenfahrtrichtung Vorsignal ym92 im km 79,870 mit zugehörigem Signalhinweis nach der betrieblichen Richtlinie 30.02 Signalbuch der ÖBB-Infrastruktur AG (Signal steht in Fahrtrichtung links der Bahn)

TLP gelb (Adressatenkreis)

2.5 Elektrischer Zugbetrieb

Die Trennung der Oberleitung zwischen der DB InfraGO AG und der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt durch eine Schutzstrecke in der Nähe der Staatsgrenze auf Seiten der ÖBB-Infrastruktur AG.

2.6 Telekommunikationseinrichtungen

Für den Eisenbahn-Grenzübergang Schärding – Passau Hbf sind folgende Telekommunikationsverbindungen eingerichtet:

- Zugfunkeinrichtungen:

  DB InfraGO AG: Digitaler Zugfunk (GSM-R D).

  ÖBB-Infrastruktur AG: Digitaler Zugfunk (GSM-R A).

  Umschaltpunkt ist

  - in Fahrtrichtung von Passau nach Schärding in km 79.64
  - in Fahrtrichtung von Schärding nach Passau in km 79,60

TLP gelb (Adressatenkreis)

3. Bahnbetriebliche Regelungen für den Eisenbahn-Grenzübergang Schärding – Passau Hbf

3.1 Gültigkeit von Normen und Regelwerk; zusätzliche Bestimmungen

Grundsätzlich gelten jeweils bis zur Staatsgrenze

- für die von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Infrastruktur neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen der Republik Österreich die Normen der ÖBB-Infrastruktur AG,
- für die von der DB InfraGO AG betriebene Infrastruktur neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen der Bundesrepublik Deutschland das netzzugangsrelevante Regelwerk und das betrieblich-technische Regelwerk der DB InfraGO AG (s. Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB InfraGO AG).

Zugmannschaften (einschließlich Personal von Nebenfahrten) und Zugpersonal, die nur die Grenzstrecke und die Grenzbahnhöfe befahren, müssen Normen und Regelwerke der Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber in dem Umfang beherrschen, wie es für das Befahren der Grenzstrecke und der Grenzbahnhöfe erforderlich ist.

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen oder in einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) nichts anderes geregelt ist, ist hierfür maßgebend

- grundsätzlich der Ort des Triebfahrzeugführers
- beim Zurückfahren/Zurücksetzen/Zurückschieben, sowie beim Weiterfahren eines Zuges auf freier Strecke jeweils das Regelwerk/die Normen des Infrastrukturbetreibers, in dessen Richtung zurück- oder weitergefahren wird.

Im Bereich der Grenzstrecke und der Grenzbahnhöfe können Nothaltaufträge über Zugfunk sowohl gemäß den Normen/dem Regelwerk der ÖBB-Infrastruktur AG als auch der DB InfraGO AG empfangen werden, die in jedem Fall zu beachten sind.

Nothaltaufträge sind immer sofort auszuführen.

TLP gelb (Adressatenkreis)

3.2 Signale, PZB-Absicherung

Sind Ankündigungssignale zu Signalen, z.B. Vorsignale, Ankündigungssignal/Langsamfahrscheibe, Geschwindigkeits-Ankündesignal/Ankündigungstafel, Ankündigen/-Erwarten von Fahrleitungssignalen, im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgestellt, gelten in diesem Fall für das Ankündigungssignal die Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers, in dessen Bereich das angekündigte Signal steht. Entsprechendes gilt für die zugehörige PZB-Absicherung.

Reicht eine (vorübergehende) Langsamfahrstelle oder ein Gleisabschnitt mit anderen zu signalisierenden Besonderheiten über die Grenze zwischen den Infrastrukturbetreibern hinweg, gelten für die Signalisierung des Endes die Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers am Beginn der Langsamfahrstelle.

3.3 Fahrplanunterlagen (auch EBuLa der DB InfraGO AG)

Beim Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs Schärding – Passau Hbf werden in der Regel durch die ÖBB-Infrastruktur AG Fahrplanunterlagen herausgegeben.

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG herausgegebenen Fahrplanunterlagen gelten bis zur Ankunft oder Durchfahrt bzw. ab der Abfahrt oder Durchfahrt im Bahnhof Passau Hbf; die Darstellung erfolgt nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG. Eine geschwindigkeitsunabhängige Fahrplandarstellung beider Richtungen für den Bereich Passau Hbf – Passau Grenze (Staatsgrenze n. Schärding) nach dem Muster der DB InfraGO AG (Buchfahrplan Spalten 3a und 3b, Führerraumanzeige Kilometrierungs- und Grafikspalte) befindet sich als Anlage zu diesen Zusatzbestimmungen.

TLP gelb (Adressatenkreis)

Fahrplanbeantragung

Für jede Trasse auf der gesamten Grenzstrecke kann es nur ein anmeldendes EVU geben. Besitzt das anmeldende EVU nur für einen Teil der Grenzstrecke die erforderliche Sicherheitsbescheinigung, so ist für den zweiten Teil der Grenzstrecke, das kooperierende EVU, welches für diesen Teil über eine Sicherheitsbescheinigung verfügt, verpflichtend bekanntzugeben. Ein aktuelles Verzeichnis der auf dem österreichischen Teil bzw. deutschen Teil der Grenzstrecke zugelassenen EVU, kann bei Bedarf tagesaktuell gegenseitig von der DB InfraGO AG bzw. ÖBB-Infrastruktur AG angefordert werden.

Trassenanmeldungen müssen mindestens folgende Angaben enthalten:

- Internationale Zugnummer unter Angabe des Zugausgangsbahnhofs/Zielbahnhofs im Ausland

- Zugcharakteristik und Verkehrszeitregelung

- Name des kooperierenden EVU beim Nachbar Infrastrukturbetreiber

- Benennung der im Grenzbahnhof durchzuführenden Behandlung (Personalwechsel, Wagentechnische Untersuchung, etc.) sowie die erforderliche Mindestaufenthaltsdauer.

Züge, die mehr als 20 Stunden verspätet sind, dürfen die Infrastruktur der DB InfraGO AG und damit die Grenzstrecke nicht mehr befahren. Daher wird für Züge mit einer Verspätung von mehr als 20 Stunden eine neue, gültige Fahrplanunterlage für die Grenzbetriebsstrecke benötigt. Hierzu ist es erforderlich, eine entsprechende Trassenanmeldung im Gelegenheits- / adhoc-Verkehr zu beantragen.

Regelung für Passau:

Für den Bf. Passau gilt, dass Güterzüge mit Zielbahnhof Passau Gbf nur im Einzelfall, beispielweise Züge zur Bedienung der Ladestraße in Passau und nur nach Abstimmung mit der für die Produktionsplanung zuständigen Stelle geplant werden dürfen. Dies ist in der Trassenbestellung kenntlich zu machen.

Die Aufenthaltszeit im Grenzbahnhof ist auf das betrieblich notwendige Minimum zu beschränken (für Personalwechsel, Systemwechsel, etc.) und darf 90 Minuten nicht überschreiten. Entsprechend sind bestellte Ankunft und Abfahrt der Folgetrasse im Ausland aufeinander abgestimmt zu bestellen. Im beiderseitigen Einvernehmen bzw. mit Zustimmung der planenden Stellen bei der DB InfraGO AG sind Ausnahmen vom Grundsatz in Einzelfällen zulässig. Ab einer gewünschten Haltezeit von mehr als 60 Minuten ist eine Prüfung durch den DB Anlagendisponenten erforderlich.

TLP gelb (Adressatenkreis)

3.4 La

In der La der ÖBB-Infrastruktur AG sind zu La-Strecke

„205a Linz Hbf – Staatsgrenze nächst Schärding“ bzw. „205b Staatsgrenze nächst Schärding – Linz Hbf“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis bzw. ab km 79,636 (Grenze) enthalten.

In der La der DB InfraGO AG sind zu La-Strecke

„5a Nürnberg Rbf/Hbf – Regensburg Hbf – Passau Hbf – Grenze km 79,636“ bzw. „5b Grenze km 79,636 – Passau Hbf – Regensburg Hbf – Nürnberg Rbf/Hbf“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis bzw. ab km 79,636 (Grenze) enthalten.

Zur Unterstützung der Triebfahrzeugführer wird darüber hinaus zu jeder vorübergehenden Langsamfahrstelle ein Hinweis in der jeweiligen La des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgenommen, wenn sich

- das zugehörige Ankündigungssignal zu einer vorübergehenden Langsamfahrstelle der ÖBB-Infrastruktur AG bzw.
- die zugehörige Langsamfahrscheibe zu einer vorübergehenden Langsamfahrstelle der DB InfraGO AG

im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers befindet.

Beispieleinträge dazu für die La der DB InfraGO AG:

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd. Nr	In Betriebsstelle oder zwischen den Betriebsstellen	Ortsangabe	Geschwindigkeit Besonderheit	Uhrzeit oder betroffene Züge	In Kraft ab	Außer Kraft ab	Gründe und sonstige Angaben
	Passau Hbf – Passau Grenze	**80,60**	Lf 1 / ÖBB-Ankündigungs-signal mit Kz 7	Gilt nur für Regelgleis	16.12. 13 08:00	17.12. 13 19:00	La bei ÖBB PZB am Ankundi-gungssignal ständig wirksam

Beispieleinträge dazu für die La der ÖBB-Infrastruktur AG:

1	2	3	4	5
Betriebsstellen	Lage	Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit für das Regelgleis und das durchgehende Hauptgleis	Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit für das Gegengleis, das durchgehende Hauptgleis der Gegenrichtung und andere Bf-Gleise	gültig *ID-Nr.* La-Begr.
Sbl Sch 5 | **Staatsgrenze nächst Schärding**	**79,450**	 La bei DB: Kennziffer 3. Abstand zur Anfangsscheibe: 300m		*10849* BR

TLP gelb (Adressatenkreis)

3.5 Zuständige Fahrdienstleiter bei Meldungen

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen oder in einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) nichts anderes geregelt ist, erfolgt die Entgegennahme und Abgabe von Aufträgen und Meldungen, sowie der Aufruf von Hilfe jeweils durch den für die Infrastruktur zuständigen Fdl.

Bei unerlaubtem Überfahren von bzw. unzulässigem Vorbeifahren an Haltsignalen oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war, sowie bei Unregelmäßigkeiten/Störungen an der Zugbeeinflussung ist dies der für die jeweilige Anlage bzw. diese Stelle zuständige Fahrdienstleiter.

Beim Weiterfahren oder Zurücksetzen bzw. Zurückschieben eines Zuges nach dem Halten auf freier Strecke ist jeweils der Fahrdienstleiter zuständig, in dessen Richtung nach dem Halten gefahren wird.

3.6 Fahrordnung

Auf der zweigleisigen Strecke zwischen Überleitstelle Schärding 3 und Passau Hbf wird grundsätzlich rechts gefahren (gewöhnliche Fahrtrichtung/ Regelgleis).

3.7 Außergewöhnliche Sendungen, Fahrzeuge usw.

Außergewöhnliche Sendungen (auch außergewöhnliche Fahrzeuge und Züge) auf der Grenzstrecke dürfen nur in Züge eingestellt werden, wenn darüber eine Beförderungsanordnung (Regelzüge der DB InfraGO AG) oder einer Fahrplananordnung (Sonderzüge der DB InfraGO AG, sowie Regel- und Sonderzüge der ÖBB-Infrastruktur AG) vorliegt.

Die Beförderungsanordnung oder die Fahrplananordnung enthält:

- die Bza-Nr. der DB InfraGO AG
- die aS-Zahl der EVU (von österreichischer Seite)
- den zu benutzenden Zug
- die Beförderungsbedingungen für die Grenzstrecke
- den Beförderungstag

TLP gelb (Adressatenkreis)

3.8 Nachschieben

Das Nachschieben mit einem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeug ist auf der Grenzstrecke Schärding – Passau Hbf verboten.

3.9 Zugbildung, Zugvorbereitung, Bremsen

Die Zugbildung von Zügen, die den Eisenbahn-Grenzübergang Schärding – Passau Hbf befahren, und die Bremsberechnung bzw. –einstellung für diese Züge erfolgt nach den auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG und der ÖBB-Infrastruktur AG hierfür gültigen Regeln.

Erläuterung:

Die Regeln und Anforderungen für beide Infrastrukturen sind bei unterschiedlichen Regeln erfüllt, wenn die Regeln mit den höheren Anforderungen angewendet werden (Prinzip der Anwendung der Regeln mit der größten Sicherheit). Widersprechen sich die Regeln, treffen die für das sichere Erbringen der Eisenbahnverkehrsleistung Verantwortlichen entsprechende Anordnungen jeweils für ihr Unternehmen. Ggf. sind die Infrastrukturbetreiber einzubinden, die erforderlichenfalls entsprechende einheitliche Regeln für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in diese Zusatzbestimmungen aufnehmen.

Signale an Zügen und Fahrzeugen, sowie Signale für die Zugmannschaften/für das Zugpersonal sind auf dem Eisenbahn-Grenzübergang Schärding – Passau Hbf nach den Regeln der DB InfraGO AG oder nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG anzubringen bzw. zu geben.

3.10 Schriftliche Befehle

Die Verständigung von grenzüberschreitenden Fahrten mittels Befehlen über Besonderheiten im Bereich des Eisenbahn-Grenzübergangs Schärding – Passau Hbf, einschließlich dem jeweils anschließenden Einfahr- bzw. Ausfahrweg in den Bahnhöfen Schärding oder Passau Hbf, erfolgt mit den europäischen Befehlen (1 – 9) sowie den nationalen Befehlsmustern der ÖBB-Infrastruktur AG oder der DB InfraGO AG.

Grundsätzlich ist das Befehlsmuster aus dem Regelwerk jenes Infrastrukturbetreibers zu verwenden, auf dessen Infrastruktur der Befehl übermittelt wird.

Verfügt der Triebfahrzeugführer bei fernmündlicher Übermittlung nur über das Befehlsmuster des benachbarten Infrastrukturbetreibers, ist der Fdl darüber zu verständigen. In diesem Fall sind bei nationalen Befehlen die Wortlaute von

- ÖBB-Befehlen im DB-Befehl 95.95 (95.96 Freitext)
- DB-Befehlen im ÖBB-Befehl 24 (24.1 Freitext)

vom Triebfahrzeugführer einzutragen.

In bestimmten Fällen können schriftliche Befehle eines Infrastrukturbetreibers nach seinem Muster im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers durch Aushändigung einer Kopie des Befehlsmusters übermittelt werden. Der den schriftlichen Befehl empfangende Triebfahrzeugführer hat beim Befehlsempfang vor der Empfangsbescheinigung die Lesbarkeit des ausgehändigten Befehls zu prüfen; ggf. ist der Befehlsempfang zurückzuweisen und die Empfangsbescheinigung zu verweigern.

Maßgebend für die Anwendung eines schriftlichen Befehls sind grundsätzlich die Normen/das Regelwerk des Infrastrukturbetreibers, auf dessen Infrastruktur der Befehl gilt. Die Verfahrensweise bei der Übermittlung von schriftlichen Befehlen erfolgt stets nach den Regeln bzw. Normen des Infrastrukturbetreibers, der den Befehl an den Zug übermittelt.

Für alle Befehle wird eine eindeutige Kennung vergeben.

3.11 Abweichen von der Fahrordnung auf der freien Strecke - Auf dem Gegengleis fahren

Beim Fahren auf dem Gegengleis von Üst Schärding 3 nach Passau Hbf wird auf einen besonderen Auftrag für die Infrastruktur der DB InfraGO AG (Signal Zs 6 der DB InfraGO AG) verzichtet.

TLP gelb (Adressatenkreis)

3.12 Nebenfahrten/Sperrfahrten

Nebenfahrten und TAE-Fahrten der ÖBB-Infrastruktur AG auf der Grenzstrecke sind ausschließlich

- als NO-Fahrt
- im gesperrten Streckengleis und auf Sicht, sowie
- auf der Infrastruktur der ÖBB bis zur Staatsgrenze zugelassen.

Entsprechende Fahrten der DB InfraGO AG sind Sperrfahrten und sind auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG bis zur Staatsgrenze zugelassen.

Nebenfahrten/Sperrfahrten erhalten stets Fahrpläne oder Fahrtanweisungen sowie schriftliche Befehle nach den Regeln des Infrastrukturbetreibers, dessen Infrastruktur befahren wird.

Besonderheiten (Ausnahmeregelungen)

Fahrten eines Infrastrukturbetreibers bzw. in dessen Auftrag dürfen zur Instandsetzung/Entstörung von techn. Einrichtungen bzw. zur technischen Hilfeleistung bei Unregelmäßigkeiten im Bereich der Infrastruktur der Nachbarbahn verkehren (z.B. Austausch/Aufstellen von El- bzw. Lf-Signalen. Arbeiten an der Schutzstrecke, Inspektion Vorsignale, Unfälle).

Die Fahrten dürfen höchstens

- aus Richtung Üst Schärding 3 bis Einfahrsignal Passau Hbf (km 79,704 am Regelgleis, km 79,704 am Gegengleis) bzw.
- aus Richtung Passau Hbf bis Deckungssignal Üst Schärding 3 in km 74,805 verkehren und

müssen somit auf dem gleichen Gleis wieder zum Ausgangspunkt (Bahnhof Passau Hbf bzw. Üst Schärding 3) zurückfahren.

3.13 Notfälle

Nur in Notfällen dürfen solche Fahrten nach Anweisung des Notfallmanagers der DB InfraGO AG bzw. des Einsatzleiters der ÖBB-Infrastruktur AG bis in den benachbarten Grenzbahnhof (Bahnhöfe Schärding oder Passau Hbf) auf Sicht fahren.

TLP gelb (Adressatenkreis)

3.14 Halt auf freier Strecke aus unvorhergesehenem Anlass; Zugteilung, Zugtrennung

Kann nicht mit dem ganzen Zug sondern nur mit einem Zugteil weiter-/zurückgefahren werden, muss der zurückgelassene/abgetrennte Zugteil von einem Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes/EVU bewacht werden.

Anlage

Geschwindigkeitsunabhängige Fahrplandarstellung beider Richtungen für den Bereich Passau Hbf – Passau Grenze

Fahrtrichtung Passau Hbf – Passau Grenze (Staatsgrenze n. Schärding) Regelgleis

- ZF GSM-R -	81,2
Bft Passau Hbf	81,2
600 A	
Asig	81,0
	80,8
Y	80,2
Bft Passau Vogl.	80,0
Passau Grenze	79,6

Fahrtrichtung Passau Hbf – Passau Grenze (Staatsgrenze n. Schärding) Gegengleis

- ZF GSM-R -	81,2
Bft Passau Hbf	81,2
600 A	
Asig	81,0
Y	80,1
Bft Passau Vogl.	80,0
Passau Grenze	79,6

Fahrtrichtung Passau Grenze (Staatsgrenze n. Schärding) - Passau Hbf Regelgleis

- ZF GSM-R -	79,6
Passau Grenze	79,6
600 A	
Esig Passau Hbf	79,7
	79,7
Bft Passau Vogl.	80,0
	81,0
Bft Passau Hbf	81,2

Fahrtrichtung Passau Grenze (Staatsgrenze n. Schärding) - Passau Hbf Gegengleis

- ZF GSM-R -	79,6
Passau Grenze	79,6
600 A	
Esig Passau Hbf	79,7
Bft Passau Vogl.	80,0
	81,0
Bft Passau Hbf	81,2

TLP gelb (Adressatenkreis)

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzbestimmungen haben:

DB RegioNetz Infrastruktur GmbH
Europa-Allee 70-76
60486 Frankfurt am Main

und

ÖBB-Infrastruktur AG
Stab Betriebsleitung - Standards
Praterstern 3
1020 Wien

2 Zusatzbestimmungen für das Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs

siehe folgende Seiten

DB InfraGO	ÖBB INFRA
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH	**ÖBB-Infrastruktur AG**

Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber für das Befahren des Eisenbahn – Grenzübergangs Simbach (Inn) – Braunau am Inn

gültig vom 15.04.2011 an.

Geschäftsführende Stellen	
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH	ÖBB-Infrastruktur AG
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Stephensonstraße 1 60326 Frankfurt am Main	ÖBB-Infrastruktur AG Sicherheit und Qualität – Standards Praterstern 3 1020 Wien

Das Urheberrecht an dieser Richtlinie (Papier- oder Softwareversion) haben die RNI GmbH und die ÖBB-Infrastruktur AG. Jegliche Formen der Vervielfältigung und Weitergabe an Stellen außerhalb der DB AG bedürfen der Zustimmung der RNI GmbH oder der ÖBB-Infrastruktur AG.

Verzeichnis der Änderungen ÖBB-Infrastruktur AG

lfd. Nr.	verfügt mit	Gegenstand	Datum
1	35-06-2011	Inkraftsetzung	15.04.2011
2	00035_17_11	1. Änderung	11.12.2011
3	00035_000023_12	2. Änderung	10.06.2012
4	00035_000006_13	3. Änderung	09.06.2013
5	00035_000020_13	4. Änderung	15.12.2013
6	00035_000006_14	5. Änderung	14.12.2014
7	00035_000006_15	6. Änderung	13.12.2015
8	00035_000024_16	7. Änderung	11.12.2016
9	00037_000008_18	8. Änderung	09.12.2018
10	00037_000011_19	9. Änderung	15.12.2019
11	00037-000010-23	10. Änderung	10.12.2023
12	00037-000009-25	11. Änderung	14.12.2025

Das Urheberrecht an dieser Richtlinie (Papier- oder Softwareversion) haben die RNI GmbH und die ÖBB-Infrastruktur AG. Jegliche Formen der Vervielfältigung und Weitergabe an Stellen außerhalb der DB AG bedürfen der Zustimmung der RNI GmbH oder der ÖBB-Infrastruktur AG.

Verzeichnis der Aktualisierungen DB RegioNetz Infrastruktur GmbH

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Aktualisierung eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	Neudruck/Neu-ausgabe	15.04. 2011	Einführungsschreiben	15.04.2011
2	Berichtigung	11.12. 2011	1. Berichtigung	11.12.2011
3	Berichtigung	10.06. 2012	2. Berichtigung	10.06.2012
4	Berichtigung	09.06. 2013	3. Berichtigung	09.06.2013
5	Berichtigung	15.12. 2013	4. Berichtigung	15.12.2013
6	Berichtigung	14.12. 2014	5. Berichtigung	14.12.2014
7	Berichtigung	13.12. 2015	6. Berichtigung	13.12.2015
8	7. Berichtigung	11.12. 2016	s. Erläuterungen	Neudruck
9	Verschiedenes	09.12.2018	s. Erläuterungen	Neudruck
10	Verschiedenes	15.12.2019	s. Erläuterungen	Neudruck
11	Verschiedenes	10.12.2023	s. Erläuterungen	Neudruck
12	Verschiedenes	14.12.2025	s. Erläuterungen	Neudruck

Diese Unterlage enthält die Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (nachfolgend RNI GmbH genannt) und ÖBB-Infrastruktur AG für das Fahren über den Eisenbahn-Grenzübergang Simbach (Inn) – Braunau am Inn , sowie Ergänzungen, Abweichungen, Begriffsdarstellungen zu den betrieblichen Richtlinien 30.01 Betriebsvorschrift V3 und 30.02 Signalbuch der ÖBB-Infrastruktur AG und zu Richtlinie 301 (Signalbuch) und 408 (Fahrdienstvorschrift) der DB InfraGO AG und enthält somit u. a. die „Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken“ gem. Schienennetz- Benutzungsbedingungen der DB InfraGO AG Ziffer 2.3.4.

Das Urheberrecht an dieser Richtlinie (Papier- oder Softwareversion) haben die RNI GmbH und die ÖBB-Infrastruktur AG. Jegliche Formen der Vervielfältigung und Weitergabe an Stellen außerhalb der DB AG bedürfen der Zustimmung der RNI GmbH oder der ÖBB-Infrastruktur AG.

1. Beschreibung der Grenzstrecke

1.1.1. Lage der Grenzen

Lage der

Staatsgrenze zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland,

sowie

Grenze zwischen den Infrastrukturbetreibern RNI GmbH und ÖBB-Infrastruktur AG

- in km 59,229 der Strecke Nr. 20701 Neumarkt-Kallham-Staatsgrenze nächst Braunau am Inn –(Simbach/I.)
- in km 115,087 der Strecke Nr. 5600 München Ost – Simbach (Inn) der RNI GmbH

Grenzbetriebsstrecke im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung der Bundesrepublik Deutschland § 3a:

Bf Simbach (Inn) – Bf Braunau am Inn jeweils einschließlich

1.1.2. Gleise der Grenzstrecke

Gleis von Simbach (Inn) nach Braunau am Inn

- Bezeichnung RNI GmbH „Gleis Simbach (Inn) - Braunau am Inn“
- Bezeichnung ÖBB-Infrastruktur AG „Streckengleis 1“
- Grenze zwischen Bahnhof Simbach (Inn) und Gleis der freien Strecke Einfahrsignal F in km 114,708 (59,644)
- Grenze zwischen Bahnhof Braunau am Inn und Gleis der freien Strecke Einfahrsignal Zr11 in km 59,035

1.1.3. Zuständigkeiten für die Grenzstrecke

Der Bahnhof Braunau am Inn wird vom Stellbereichsfahrdienstleiter (Fdl-STB) Attnang 4 in der Betriebsführungszentrale Salzburg fernbedient. Der Fdl STB für den Bf Braunau am Inn ist durchgehend besetzt.

Der Bahnhof Simbach (Inn) wird vom Stellwerk im Empfangsgebäude des Bf. Simbach bedient. Der Fdl Simbach (Inn) ist während der Zugzeiten besetzt.

Das Urheberrecht an dieser Richtlinie (Papier- oder Softwareversion) haben die RNI GmbH und die ÖBB-Infrastruktur AG. Jegliche Formen der Vervielfältigung und Weitergabe an Stellen außerhalb der DB AG bedürfen der Zustimmung der RNI GmbH oder der ÖBB-Infrastruktur AG.

1.1.4. Signale, Punktuelle Zugbeeinflussung (PZB)

Signale sind in der Regel nach den Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers aufgestellt.

Auf dem Gebiet der ÖBB-Infrastruktur AG sind folgende Signale der RNI GmbH am Streckengleis ständig aufgestellt:

- Fahrtrichtung von Braunau am Inn nach Simbach (Inn)

  – Einfahrvorsignal Vf in km 115,360 und zugehörige Vorsignalbaken

Auf dem Gebiet der RNI GmbH sind folgende Signale der ÖBB-Infrastruktur AG am Streckengleis ständig aufgestellt:

- Fahrtrichtung von Simbach (Inn) nach Braunau am Inn

  – Einfahrvorsignal zr11 in km 114,593 (59,722)

Die Grenzstrecke ist mit PZB jeweils auf der Grundlage des veranlassenden Infrastrukturbetreibers ausgerüstet.

1.1.5. HOA/FOA/SOA Anlagen

Entfällt

1.1.6. Telekommunikationseinrichtungen

Für den Eisenbahn-Grenzübergang Simbach (Inn) - Braunau am Inn sind folgende Telekommunikationsverbindungen eingerichtet:

- Zugfunkeinrichtungen:
  DB Netz AG: Digitaler Zugfunk (GSM-R D)
  Umschaltpunkt für Zugfunk ist im Bf Braunau am Inn während des Haltes bzw. Betriebsstellenmitte bei durchfahrenden Zügen.
- Gespräche über GSM-R werden aufgezeichnet.

Das Urheberrecht an dieser Richtlinie (Papier- oder Softwareversion) haben die RNI GmbH und die ÖBB-Infrastruktur AG. Jegliche Formen der Vervielfältigung und Weitergabe an Stellen außerhalb der DB AG bedürfen der Zustimmung der RNI GmbH oder der ÖBB-Infrastruktur AG.

2. Vorübergehende Langsamfahrstellen, Stellen mit besonderer betrieblicher Regelung und andere Besonderheiten (La); Signalisierung und PZB-Absicherung

2.1. La

In der La der ÖBB-Infrastruktur AG sind zu La-Strecke

„207a Neumarkt-Kallham (in Neu) – Staatsgrenze nächst Braunau am Inn“ bzw.

„207b Staatsgrenze nächst Braunau am Inn - Neumarkt-Kallham (in Neu)“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis bzw. ab km 115,087 bzw. km 59,229 (Grenze) enthalten.

In der La der DB Netz AG sind zu La-Strecke

„56a München Ost – Mühldorf (Oberbay) – Simbach (Inn) – Grenze km 115,087“ bzw. „56b Grenze km 115,087 – Simbach (Inn) – Mühldorf (Oberbay) – München Ost“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis bzw. ab km 115,087 bzw. km 59,229 (Grenze) enthalten.

Zur Unterstützung der Triebfahrzeugführer wird darüber hinaus zu jeder vorübergehenden Langsamfahrstelle ein Hinweis in der jeweiligen La des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgenommen, wenn sich

- das zugehörige Ankündigungssignal zu einer vorübergehenden Langsamfahrstelle der ÖBB-Infrastruktur AG bzw.
- die zugehörige Langsamfahrscheibe zu einer vorübergehenden Langsamfahrstelle der DB Netz AG

im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers befindet.

Das Urheberrecht an dieser Richtlinie (Papier- oder Softwareversion) haben die RNI GmbH und die ÖBB-Infrastruktur AG. Jegliche Formen der Vervielfältigung und Weitergabe an Stellen außerhalb der DB AG bedürfen der Zustimmung der RNI GmbH oder der ÖBB-Infrastruktur AG.

Beispieleinträge dazu für die La der DB Netz AG:

56 a München Ost - Mühldorf - Simbach

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd. Nr.	In Betriebsstelle oder zwischen den Betriebsstellen	Ortsangabe	Geschwin-digkeit Besonder-heiten	Uhrzeit oder betroffene Züge	In Kraft ab	Außer Kraft ab	Gründe und sonstige Angaben
	Simbach (Inn) - Simbach (Inn) Gr	**114,90**	Lf 1 ÖBB-Ankündi gungssignal mit Kz 3		15.12. 13 08:00	17.12. 13 17:00	La bei ÖBB P ZB am Ankündigungssignal ständig wirksam

Beispieleinträge dazu für die La der ÖBB-Infrastruktur AG:

1	2	3	4	5
Betriebsstellen	Lage	Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit für das Regelgleis und das durchgehende Hauptgleis	Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit für das Gegengleis, das durchgehende Hauptgleis der Gegenrichtung und andere Bf-Gleise	gültig *ID-Nr.* La-Begr.
20701 b Staatsgrenze nächst Braunau am Inn - Neumarkt-Kallham (in Neu)				
Braunau am Inn (in Bru)	**58,960**	La bei DB Kennziffer 4 Abstand zur Anfangsscheibe 400m		*11606* SO

Das Urheberrecht an dieser Richtlinie (Papier- oder Softwareversion) haben die RNI GmbH und die ÖBB-Infrastruktur AG. Jegliche Formen der Vervielfältigung und Weitergabe an Stellen außerhalb der DB AG bedürfen der Zustimmung der RNI GmbH oder der ÖBB-Infrastruktur AG.

2.2. Aufstellen von Signalen für vorübergehende Langsamfahrstellen und anderen zu signalisierenden Besonderheiten; PZB-Absicherung

Langsamfahrstellen und Gleisabschnitte mit anderen zu signalisierenden Besonderheiten werden in der Regel von Anfang (Ankündigung) bis Ende mit den Signalen und nach den Regeln eines Infrastrukturbetreibers signalisiert, erforderlichenfalls auch über die Grenze zwischen den Infrastrukturbetreibern hinweg. Dem entsprechend erfolgt auch ggf. die PZB-Absicherung.

Die Signale und PZB-Magnete werden von demjenigen Infrastrukturbetreiber, dessen Infrastruktur die Signalisierung betrifft, nach dessen Regeln erforderlichenfalls auch im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgestellt bzw. angebracht. Liegt die vorübergehende Langsamfahrstelle auf der Infrastruktur beider Infrastrukturunternehmer, ist der Ort des Beginns der Signalisierung maßgebend.

3. Fahrplan, Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)

3.1 Fahrplanerstellung

Die ÖBB-Infrastruktur AG erstellt die Fahrpläne für den grenzüberschreitenden Verkehr auf der Grenzstrecke Simbach (Inn) - Braunau am Inn einschl. Ein- und Ausfahrt im Bahnhof Simbach (Inn) bis zum planmäßigen Halteplatz bzw. ab der Abfahrt einschl. der entsprechenden Ersatzfahrpläne der ÖBB-Infrastruktur AG und übergibt die Fahrplanunterlagen bzw. Daten (EBuLa der ÖBB-Infrastruktur AG) an das bestellende Unternehmen, die DB Netz AG und RNI GmbH.

Grundlage für die maßgebenden Streckendaten ist das Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) der ÖBB-Infrastruktur AG, in dem auch die Angaben zu der Infrastruktur der RNI GmbH für das Befahren der Grenzstrecke Simbach (Inn) - Braunau am Inn einschl. Ein- und Ausfahrt im Bahnhof Simbach (Inn) enthalten sind.

Das Urheberrecht an dieser Richtlinie (Papier- oder Softwareversion) haben die RNI GmbH und die ÖBB-Infrastruktur AG. Jegliche Formen der Vervielfältigung und Weitergabe an Stellen außerhalb der DB AG bedürfen der Zustimmung der RNI GmbH oder der ÖBB-Infrastruktur AG.

3.2 Fahrplanbeantragung

Für jede Trasse auf der gesamten Grenzstrecke kann es nur ein anmeldendes EVU geben. Besitzt das anmeldende EVU nur für einen Teil der Grenzstrecke die erforderliche Sicherheitsbescheinigung, so ist für den zweiten Teil der Grenzstrecke, das kooperierende EVU, welches für diesen Teil über eine Sicherheitsbescheinigung verfügt, verpflichtend bekanntzugeben. Ein aktuelles Verzeichnis der auf dem österreichischen Teil bzw. deutschen Teil der Grenzstrecke zugelassenen EVU, kann bei Bedarf tagesaktuell gegenseitig von der DB Netz AG bzw. ÖBB-Infrastruktur AG angefordert werden.

Trassenanmeldungen müssen mindestens folgende Angaben enthalten:
- Internationale Zugnummer unter Angabe des Zugausgangsbahnhofs/Zielbahnhofs im Ausland
- Zugcharakteristik und Verkehrszeitregelung
- Name des kooperierenden EVU beim Nachbar Infrastrukturbetreiber
- Benennung der im Grenzbahnhof durchzuführenden Behandlung (Personalwechsel, Wagentechnische Untersuchung, etc.) sowie die erforderliche Mindestaufenthaltsdauer.

Züge, die mehr als 20 Stunden verspätet sind, dürfen die Infrastruktur der DB Netz AG und damit die Grenzstrecke nicht mehr befahren. Daher wird für Züge mit einer Verspätung von mehr als 20 Stunden eine neue, gültige Fahrplanunterlage für die Grenzbetriebsstrecke benötigt. Hierzu ist es erforderlich, eine entsprechende Trassenanmeldung im Gelegenheits- / adhoc-Verkehr zu beantragen.

3.3 Außergewöhnliche Sendungen, Fahrzeuge usw.

Für außergewöhnliche Sendungen (auch außergewöhnliche Fahrzeuge und Züge) auf der Grenzstrecke muss eine Beförderungsanordnung (Regelzüge der DB Netz AG) oder eine Fahrplananordnung (Sonderzüge der DB Netz AG, sowie Regel- und Sonderzüge der ÖBB-Infrastruktur AG) herausgegeben werden.

Die Beförderungsanordnung oder die Fahrplananordnung enthält:

- die Bza-Nr. der DB Netz AG
- die aS-Zahl der EVU (von österreichischer Seite)
- den zu benutzenden Zug
- den Beförderungstag
- die Beförderungsbedingungen für die Grenzstrecke ggf. einen Verweis auf eine Dauerbeförderungsanordnung des Nachbarunternehmens.

Das Urheberrecht an dieser Richtlinie (Papier- oder Softwareversion) haben die RNI GmbH und die ÖBB-Infrastruktur AG. Jegliche Formen der Vervielfältigung und Weitergabe an Stellen außerhalb der DB AG bedürfen der Zustimmung der RNI GmbH oder der ÖBB-Infrastruktur AG.

3.4 Zugbildung, Zugvorbereitung, Bremsen

Die Zugbildung von Zügen, die den Eisenbahn-Grenzübergang Braunau-Simbach befahren, und die Bremsberechnung bzw. –einstellung für diese Züge erfolgt nach den auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG und der ÖBB-Infrastruktur AG hierfür gültigen Regeln.

Erläuterung:

Die Regeln und Anforderungen für beide Infrastrukturen sind bei unterschiedlichen Regeln erfüllt, wenn die Regeln mit den höheren Anforderungen angewendet werden (Prinzip der Anwendung der Regeln mit der größten Sicherheit). Widersprechen sich die Regeln, treffen die für das sichere Erbringen der Eisenbahnverkehrsleistung Verantwortlichen entsprechende Anordnungen jeweils für ihr Unternehmen. Ggf. sind die Infrastrukturbetreiber einzubinden, die erforderlichenfalls entsprechende einheitliche Regeln für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in diese Zusatzbestimmungen aufnehmen.

Signale an Zügen und Fahrzeugen, sowie Signale für die Zugmannschaften/für das Zugpersonal sind auf dem Eisenbahn-Grenzübergang Braunau - Simbach nach den Regeln der DB InfraGO AG oder nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG anzubringen bzw. zu geben.

4. Bahnbetriebliche Regelungen für die Grenzstrecke Simbach (Inn) - Braunau am Inn und die Grenzbahnhöfe Simbach (Inn) und Braunau am Inn

4.1. Gültigkeit von Normen und Regelwerk; zusätzliche Bestimmungen

Grundsätzlich gelten jeweils bis zur Staatsgrenze

- für die von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Infrastruktur neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen der Republik Österreich die bahnbetrieblichen Normen der ÖBB,
- für die von der RNI GmbH betriebene Infrastruktur neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen der Bundesrepublik Deutschland das netzzugangsrelevante und betrieblich-technische Regelwerk der DB InfraGO AG (s. Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB InfraGO AG).

Zugmannschaften (einschließlich Personal von Nebenfahrten) und Zugpersonal, die nur die Grenzstrecke und die Grenzbahnhöfe befahren, müssen Normen und Regelwerke der Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber in dem Umfang beherrschen, wie es für das Befahren der Grenzstrecke und der Grenzbahnhöfe erforderlich ist.

Das Urheberrecht an dieser Richtlinie (Papier- oder Softwareversion) haben die RNI GmbH und die ÖBB-Infrastruktur AG. Jegliche Formen der Vervielfältigung und Weitergabe an Stellen außerhalb der DB AG bedürfen der Zustimmung der RNI GmbH oder der ÖBB-Infrastruktur AG.

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen oder in einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) nichts anderes geregelt ist, ist hierfür maßgebend

- grundsätzlich der Ort des Triebfahrzeugführers
- beim Zurückfahren/Zurücksetzen/Zurückschieben, sowie beim Weiterfahren eines Zuges auf freier Strecke jeweils das Regelwerk/ die Normen des Infrastrukturbetreibers, in dessen Richtung zurück- oder weitergefahren wird.

Im Bereich der Grenzstrecke und der Grenzbahnhöfe können Nothaltaufträge über Zugfunk sowohl gemäß den Normen/dem Regelwerk der ÖBB-Infrastruktur AG als auch der DB InfraGO AG empfangen werden, die in jedem Fall zu beachten sind.

Nothaltaufträge sind sofort auszuführen.

4.2. Zuständiger Fahrdienstleiter bei Meldungen

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen oder in einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) nichts anderes geregelt ist, erfolgt die Entgegennahme und Abgabe von Aufträgen und Meldungen, sowie der Aufruf von Hilfe jeweils durch den für die Infrastruktur zuständigen Fdl.

Bei unerlaubtem Überfahren von bzw. unzulässigem Vorbeifahren an Haltsignalen oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war, sowie bei Unregelmäßigkeiten/Störungen an der Zugbeeinflussung ist dies der für die jeweilige Anlage bzw. diese Stelle zuständige Fahrdienstleiter.

Beim Weiterfahren oder Zurücksetzen bzw. Zurückschieben eines Zuges nach dem Halten auf freier Strecke ist jeweils der Fahrdienstleiter zuständig, in dessen Richtung nach dem Halten gefahren wird.

4.3. Außergewöhnliche Sendungen/Fahrzeuge

Beim Einsatz von Nebenfahrzeugen auf der Grenzstrecke gilt für das Betriebsgleis folgendes:

Nebenfahrzeuge sind auf der Grenzstrecke einschließlich der Grenzbahnhöfe gemäß einem EBA-Bescheid zugelassen, auch wenn sie im Bereich der Nachbarbahn keine Zulassung haben.

4.4. Nachschieben

Nachschieben ist auf der Grenzstrecke Simbach (Inn) - Braunau am Inn verboten.

Das Urheberrecht an dieser Richtlinie (Papier- oder Softwareversion) haben die RNI GmbH und die ÖBB-Infrastruktur AG. Jegliche Formen der Vervielfältigung und Weitergabe an Stellen außerhalb der DB AG bedürfen der Zustimmung der RNI GmbH oder der ÖBB-Infrastruktur AG.

4.5. Zugbildung bei Zügen auf der Grenzstrecke zwischen den Bahnhöfen Simbach (Inn) und Braunau am Inn (jeweils einschließlich Ein- und Ausfahrt)

Signale an Zügen und Fahrzeugen, sowie Signale für die Zugmannschaften/für das Zugpersonal sind nach den Regeln der DB InfraGO AG oder nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG anzubringen bzw. zu geben.

4.6. Aufträge und Meldungen, Störung der Sprechverbindung, völlig gestörte Verständigung

Bleibt frei

4.7. Befehle

4.7.1. Befehle im Bereich der Grenzstrecke Simbach (Inn)- Braunau am Inn

Die Verständigung von grenzüberschreitenden Fahrten mittels Befehlen über Besonderheiten im Bereich der Grenzstrecke Simbach (Inn) - Braunau am Inn, einschließlich dem jeweils anschließenden Einfahr- bzw. Ausfahrweg in den Bahnhöfen Simbach (Inn) oder Braunau am Inn, erfolgt mit den europäischen Befehlen (1 – 9) sowie den nationalen Befehlsmustern der ÖBB-Infrastruktur AG oder der DB InfraGO AG.

Grundsätzlich ist das Befehlsmuster aus dem Regelwerk jenes Infrastrukturbetreibers zu verwenden, auf dessen Infrastruktur der Befehl übermittelt wird.

Verfügt der Triebfahrzeugführer bei fernmündlicher Übermittlung nur über das Befehlsmuster des benachbarten Infrastrukturbetreibers, ist der Fdl darüber zu verständigen. In diesem Fall sind bei nationalen Befehlen die Wortlaute von

- ÖBB-Befehlen im DB-Befehl 95.95 (95.96 Freitext)
- DB-Befehlen im ÖBB-Befehl 24 (24.1 Freitext)

vom Triebfahrzeugführer einzutragen.

In bestimmten Fällen können schriftliche Befehle eines Infrastrukturbetreibers nach seinem Muster im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers durch Aushändigung einer Kopie des Befehlsmusters übermittelt werden. Der den schriftlichen Befehl empfangende Triebfahrzeugführer/ (S)Kl-Führer hat beim Befehlsempfang vor der

Das Urheberrecht an dieser Richtlinie (Papier- oder Softwareversion) haben die RNI GmbH und die ÖBB-Infrastruktur AG. Jegliche Formen der Vervielfältigung und Weitergabe an Stellen außerhalb der DB AG bedürfen der Zustimmung der RNI GmbH oder der ÖBB-Infrastruktur AG.

Empfangsbescheinigung die Lesbarkeit des ausgehändigten Befehls zu prüfen; ggf. ist der Befehlsempfang zurückzuweisen und die Empfangsbescheinigung zu verweigern.

Maßgebend für die Anwendung eines schriftlichen Befehls sind grundsätzlich die Normen/das Regelwerk des Infrastrukturbetreibers, auf dessen Infrastruktur der Befehl gilt. Die Verfahrensweise bei der Übermittlung von schriftlichen Befehlen erfolgt stets nach den Regeln bzw. Normen des Infrastrukturbetreibers, der den Befehl an den Zug übermittelt.

Für alle Befehle wird eine eindeutige Kennung vergeben.

4.7.2 Verfahrensweise bei der Übermittlung von schriftlichen Befehlen

Die Verfahrensweise bei der Übermittlung von schriftlichen Befehlen an einen Zug erfolgt stets nach den jeweiligen Regeln bzw. Normen des Infrastrukturbetreibers, der den Befehl an den Zug übermittelt.

4.8. Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass, Zugteilung, Zugtrennung

Kann nicht mit dem ganzen Zug sondern nur mit einem Zugteil weiter-/zurückgefahren werden, muss der zurückgelassene abgetrennte Zugteil von einem Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes/EVU bewacht werden.

4.9. Gefahrdrohende Umstände/Gefahrsfälle

Lassen Naturereignisse befürchten, dass ein Gleis der Grenzstrecke nicht ohne Gefahr befahren werden kann, ist das Gleis zu sperren.

Aufklärungsfahrten erfolgen als Sperr- oder Nebenfahrt.

4.10. Sperren/Sperre von Gleisen der Grenzstrecke, Nebenfahrten/Sperrfahrten

Nebenfahrten der ÖBB auf der Grenzstrecke sind ausschließlich

- als NO-Fahrt
- im gesperrten Streckengleis und auf Sicht, sowie
- auf der Infrastruktur der ÖBB bis zur Staatsgrenze zugelassen.

Sperrfahrten im Bereich der RNI GmbH Grenzstrecke

- fahren im gesperrten Streckengleis,

Das Urheberrecht an dieser Richtlinie (Papier- oder Softwareversion) haben die RNI GmbH und die ÖBB-Infrastruktur AG. Jegliche Formen der Vervielfältigung und Weitergabe an Stellen außerhalb der DB AG bedürfen der Zustimmung der RNI GmbH oder der ÖBB-Infrastruktur AG.

- sind mit schriftlichem Befehl zu beauftragen auf Sicht zu fahren, und
- sind auf der Infrastruktur der RNI GmbH bis zur Staatsgrenze zugelassen.

Sperrfahrten/NO-Fahrten sind immer mit dem jeweiligen Nachbar-Fdl zu vereinbaren; sie dürfen nur mit Zustimmung des Nachbar-Fdl zugelassen werden.

Das Beenden der Sperrfahrt/NO-Fahrt ist dem Nachbar-Fdl mit den Worten „Sperrfahrt/NO-Fahrt (Nummer) in (Name der Betriebsstelle/km) beendet“ ggf. dem Zusatz „Gleis bleibt gesperrt“ zu melden.

Die Fdl müssen u.a. nachweisen:

- die Vereinbarung der Sperrfahrt/NO-Fahrt
- Abfahrt der Sperrfahrt/NO-Fahrt
- Das Beenden der Sperrfahrt/NO-Fahrt nach vollständiger Räumung des Streckengleises durch die Fahrt.

Nebenfahrten/Sperrfahrten erhalten Fahrpläne oder Fahrtanweisungen sowie schriftliche Befehle nach den Regeln des Infrastrukturbetreibers, dessen Infrastruktur befahren wird.

Das Warnen von Beschäftigten und die entsprechende Weisung an den Triebfahrzeugführer mit Befehl 95 Auftrag 95.30 gemäß Ril 408.0481 Abschnitt 7 Absatz 3 der DB InfraGO AG ist nur zugelassen, wenn dies in einer Betra entsprechend geregelt ist.

Besonderheiten (Ausnahmeregelungen)

Fahrten eines Infrastrukturbetreibers bzw. in dessen Auftrag dürfen zur Instandsetzung/Entstörung von techn. Einrichtungen bzw. zur technischen Hilfeleistung bei Unregelmäßigkeiten im Bereich der Infrastruktur der Nachbarbahn verkehren (z.B. Austausch/Aufstellen von El- bzw. Lf-Signalen. Arbeiten an der Schutzstrecke, Inspektion Vorsignale, Unfälle**,** liegengebliebener Zug).

Die Fahrten dürfen höchstens

- aus Richtung Simbach (Inn) bis Einfahrsignal Braunau am Inn(ÖBB km 59,035) bzw.
- aus Richtung Braunau am Inn bis Einfahrsignal Simbach (Inn) (DB km 114,708) verkehren und

müssen somit auf dem gleichen Gleis wieder zum Ausgangsbahnhof zurückfahren.

Notfälle

Nur in Notfällen/bei Vorfällen oder in den in der betrieblichen Richtlinien 30.01 Betriebsvorschrift V3 der ÖBB vorgesehenen Fällen, dürfen solche Fahrten nach Anweisung des Notfallmanagers der DB InfraGO AG bzw. des Einsatzleiters der ÖBB-Infrastruktur AG bis in den benachbarten Grenzbahnhof auf Sicht fahren.

Das Urheberrecht an dieser Richtlinie (Papier- oder Softwareversion) haben die RNI GmbH und die ÖBB-Infrastruktur AG. Jegliche Formen der Vervielfältigung und Weitergabe an Stellen außerhalb der DB AG bedürfen der Zustimmung der RNI GmbH oder der ÖBB-Infrastruktur AG.

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzbestimmungen haben:

DB InfraGO AG
Region Süd
Betrieb Netz München
Landshuter Allee 4
80637 München

und

ÖBB-Infrastruktur AG
Sicherheit und Qualität - Standards
Praterstern 3
1020 Wien

2 Zusatzbestimmungen für das Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs

siehe folgende Seiten

DB InfraGO	ÖBB INFRA
Region Süd	**ÖBB-Infrastruktur AG**

Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber für das Befahren des Eisenbahn – Grenzübergangs Freilassing – Salzburg Hbf

gültig vom 01.03.2010 an.

Geschäftsführende Stellen	
DB InfraGO AG	ÖBB-Infrastruktur AG
DB InfraGO AG Region Süd Betrieb InfraGO München Landshuter Allee 4 80637 München	ÖBB-Infrastruktur AG Sicherheit und Qualität - Standards Praterstern 3 1020 Wien

Verzeichnis der Änderungen ÖBB-Infrastruktur AG

lfd. Nr.	verfügt mit	Gegenstand	Datum
1	035_11_09	Inkraftsetzung	03-2010
2	00035_25_11	1. Änderung	11.12.2011
3	00035_000011_12	2. Änderung	10.06.2012
4	00035_000011_13	3. Änderung	25.08.2013
5	00035_000022_13	4. Änderung	15.12.2013
6	00035_000010_14	5. Änderung	14.12.2014
7	00035_000008_15	6. Änderung	13.12.2015
8	00037_000008_17	7. Änderung	10.12.2017
9	00037_000010_18	8. Änderung	09.12.2018
10	00037_000005_20	9. Änderung	13.12.2020
11	00037-000012-23	10. Änderung	10.12.2023
12	00037-000011-25	11. Änderung	14.12.2025

Verzeichnis der Aktualisierungen DB InfraGO AG

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Aktualisierung eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	Neudruck/Neu-ausgabe	01.03.2010	s. Einführungsschreiben I.NP-S-D-MÜ (B) Bl vom 08.12.2009 (Erstausgabe)	
2	1. Berichtigung	11.12.2011	s. Einführungsschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-MÜ (B) Bl vom 29.09.2011	Neudruck
3	2. Berichtigung	10.06.2012	s. Einführungsschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-MÜ (B) Bl vom 29.03.2012	Neudruck
4	3. Berichtigung	25.08.2013	s. Kundenschreiben I.NP-S-D-MÜ (B) Bl vom 13.06.2013	Neudruck
5	4. Berichtigung	15.12.2013	s. Kundenschreiben I.NP-S-D-MÜ (B) Bl vom 19.09.2013	Neudruck
6	5. Berichtigung	14.12.2014	s. Kundenschreiben I.NP-S-D-MÜ (B) Bl vom 15.09.2014	Neudruck
7	6. Berichtigung	13.12.2015	s. Kundenschreiben I.NP-S-D-MÜ (B) Bl vom 28.07.2015	Neudruck
8	Verschiedenes	10.12.2017	s. Erläuterungen	Neudruck
9	Verschiedenes	09.12.2018	s. Erläuterungen	Neudruck
10	Verschiedenes	13.12.2020	s. Erläuterungen	Neudruck
11	Verschiedenes	10.12.2023	s. Erläuterungen	Neudruck
12	Verschiedenes	14.12.2025	s. Erläuterungen	Neudruck

1. Inhalt, Geltungsbereich

Diese Unterlage enthält die Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber DB InfraGO AG und ÖBB-Infrastruktur AG für das Fahren über den Eisenbahn-Grenzübergang Freilassing – Salzburg einschl. der Grenzbahnhöfe Freilassing und Salzburg Hbf, sowie Ergänzungen, Abweichungen, Begriffsdarstellungen zu den betrieblichen Richtlinien 30.01 Betriebsvorschrift V3 und 30.02 Signalbuch der ÖBB-Infrastruktur AG und zu Ril 301 und 408 der DB InfraGO AG und enthält somit u. a. die „Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken“ gem. Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB InfraGO AG Ziffer 2.3.4.

2. Beschreibung der Grenzstrecke

2.1 Lage der Grenzen

Lage der

Staatsgrenze zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland,

sowie

Grenze zwischen den Infrastrukturbetreibern DB InfraGO AG und ÖBB-Infrastruktur AG in km 82,757 der zweigleisigen Strecke

- Nr. 21701 Salzburg (Grenze) – Salzburg Hbf der ÖBB-Infrastruktur AG (freie Strecke - Gleise 1/2)
- Nr. 5703 Freilassing – Salzburg (Grenze) Süd der DB InfraGO AG

sowie der eingleisigen Strecke

- Nr. 21711 Salzburg (Grenze) – Salzburg Hbf der ÖBB-Infrastruktur AG (freie Strecke - Gleis 4)
- Nr. 5744 Freilassing – Salzburg (Grenze) Süd der DB InfraGO AG

im Bahnhof Freilassing.

Grenzbetriebsstrecke im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung der Bundesrepublik Deutschland § 3a:
Bahnhof Freilassing – Bahnhof Salzburg Hbf (mit Bft Salzburg-Liefering, Bft Salzburg Hbf, Bft Salzburg Mitte, Bft Salzburg Gnigl) jeweils einschließlich.

Betriebswechselbahnhöfe: Freilassing und Salzburg Hbf (mit Bft Salzburg-Liefering, Bft Salzburg Hbf, Bft Salzburg Mitte, Bft Salzburg Gnigl)

2.2 Gleise des Grenzübergangs

Gleise im Bahnhof Freilassing, auf denen sich die Staatsgrenze befindet: Zweigleisige Strecke:

- Einfahrgleis zwischen Einfahrsignal F454 und Rangierhalttafel,
- Ausfahrgleis zwischen Höhe Rangierhalttafel der Nachbargleise und Einfahrsignal G453.

Eingleisige Strecke:

- Ein-/Ausfahrgleis zwischen Einfahrsignal H457 und Rangierhalttafel.

Anschließende Gleise der freien Strecke:

Zweigleisige Strecke:

Regelgleis von Freilassing nach Salzburg Hbf – Streckengleis 2 (geografisch mittleres Gleis)

- Grenze zwischen Bahnhof Freilassing und Gleis der freien Strecke ist das Einfahrsignal G453 in km 82.900
- Grenze zwischen Bahnhof Salzburg und Gleis der freien Strecke ist das Einfahrsignal Ac12 in km 83.050

Regelgleis von Salzburg Hbf nach Freilassing – Streckengleis 1 (geografisch rechtes Gleis in Fahrtrichtung b bzw. 2)

- Grenze zwischen Bahnhof Freilassing und Gleis der freien Strecke ist das Einfahrsignal F454 in km 82.900
- Grenze zwischen Bahnhof Salzburg und Gleis der freien Strecke ist das Einfahrsignal Bc11 in km 83.050

Eingleisige Strecke:

Streckengleis Freilassing - Salzburg Hbf - Streckengleis 4 (geografisch rechtes Gleis in Fahrtrichtung a bzw. 1)

- Grenze zwischen Bahnhof Freilassing und Gleis der freien Strecke ist das Einfahrsignal H457 in km 82.899
- Grenze zwischen Bahnhof Salzburg und Gleis der freien Strecke ist das Einfahrsignal Cc14 in km 83.052

2.3 Zuständige Fahrdienstleiter für die Gleise des Grenzübergangs

ÖBB-Infrastruktur AG:

Stellbereichsfahrdienstleiter (Fdl-STB) SB 2 (West) (Arbeitsplatz in der Betriebsführungszentrale Salzburg)

DB InfraGO AG:

Fahrdienstleiter (Fdl) Freilassing (Arbeitsplatz im Stellwerk des Bahnhofs Freilassing)

Die Fdl-STB SB 2 (West) und Fdl Freilassing sind täglich durchgehend von 00:00 bis 24:00 Uhr besetzt.

2.4 Signale, Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)

Signale sind in der Regel nach den Bestimmungen des jeweiligen Infrastruktur-betreibers aufgestellt.

Die Grenzstrecke ist mit PZB ausgerüstet.

Ankündigungssignale zu Signalen, z.B. Vorsignale, Ankündigungssignal/ Langsamfahrscheibe, Ankündigen/Erwarten von Fahrleitungssignalen, sind erforderlichenfalls im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgestellt. Dem entsprechend erfolgt auch die PZB-Absicherung.

Im Bereich der Infrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG sind folgende Signale der DB InfraGO AG ständig aufgestellt.

- freie Strecke Gleis 1 von Salzburg Hbf nach Freilassing Einfahrsignal F454 in km 82,900 mit Ausfahrvorsignalen
- freie Strecke Gleis 2 von Salzburg Hbf nach Freilassing Einfahrsignal G453 in km 82,900 mit Ausfahrvorsignalen
- freie Strecke Gleis 4 von Salzburg Hbf nach Freilassing Einfahrsignal H457 in km 82,899 mit Ausfahrvorsignalen
- Einfahrvorsignale f454, g453 und h457 des Bahnhofs Freilassing mit österreichischen Vorsignalbildern jeweils am Mast der Ausfahrsignale im Bahnhofsteil Salzburg-Liefering. Die Einfahrvorsignale an den Masten der Ausfahrsignale der Gleisabschnitte 906, 908, 910 und 792 des Bahnhofsteils Salzburg-Liefering stehen in einem um mehr als 5 % kürzeren Abstand als dem Bremsweg der Strecke vor dem zugehörigen Einfahrsignal Freilassing (Modul 301.0201 der DB InfraGO AG Abschnitt 1 Absatz 14).
- an den durchgehenden Hauptgleisen im Bahnhofsteil Salzburg-Liefering mit Gültigkeit für die Fahrtrichtung von Salzburg Hbf nach Freilassing Signal Lf 6 Kennziffer „9“ am Streckengleis 1 in km 83,320 mit PZB-Absicherung nach den Regeln der DB InfraGO AG und am Streckengleis 2 in km 83,300 ohne PZB-Absicherung.
- am durchgehenden Hauptgleis im Bahnhofsteil Salzburg-Liefering mit Gültigkeit für die Fahrtrichtung von Salzburg Hbf nach Freilassing Signal Lf 6 Kennziffer „6“ am Streckengleis 4 in km 83,200 mit PZB-Absicherung nach den Regeln der DB InfraGO AG
- für Fahrten von Freilassing nach Salzburg Hbf sind auf allen Streckengleisen jeweils im km 83,040 „ICE“-Zeichen gemäß Modul 301.9001 Abschnitt 3 der DB InfraGO AG aufgestellt, die zusätzlich für Railjet in Doppeltraktion mit am Schluss des Zuges befindlichem Triebfahrzeug gelten.

Im Bereich der Infrastruktur der DB InfraGO AG sind folgende Signale der ÖBB-Infrastruktur AG ständig aufgestellt.

- Einfahrvorsignale des Bahnhofs Salzburg Hbf mit deutschen Vorsignalbildern jeweils am Mast der Ausfahrsignale im Bahnhof Freilassing

2.5 Elektrischer Zugbetrieb

Die Trennung der Oberleitung zwischen der DB InfraGO AG und der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt durch eine Schutzstrecke in der Nähe der Staatsgrenze auf Seiten der DB InfraGO AG in km 82,620.

Abweichender Standort der El 1/El 2-Signale im Ein- bzw. Ausfahrgleis der zweigleisigen Strecke Freilassing – Salzburg Hbf im Bf Freilassing:

Die Signale El 1 (Ausschaltsignal) und El 2 (Einschaltsignal) gemäß Modul 301.1001 der DB InfraGO AG sind jeweils für Fahrten in der Gegenrichtung der durchgehenden Hauptgleise links vom Gleis angeordnet. In Fahrtrichtung Freilassing – Salzburg sind die Signale El 1v (Ankündesignale) in verkürztem Abstand von 314m statt 500m und für Fahrten in der Gegenrichtung der durchgehenden Hauptgleise ebenfalls links vom Gleis aufgestellt.

Das El 1v (Ankündesignal) im Ein-/Ausfahrgleis der eingleisigen Strecke für die Fahrtrichtung Freilassing – Salzburg Hbf ist ebenfalls in verkürztem Abstand von 314m statt 500m aufgestellt.

Abstände zwischen Schutzstrecke und Signalen:

a) Für Zugfahrten

   Schutzstrecke - Einfahrsignale Salzburg-Liefering rund 430m; zur Unterstützung der Triebfahrzeugführer von Railjet in Doppeltraktion mit am Schluss des Zuges befindlichem Triebfahrzeug sind jeweils im km 83,040 „ICE“-Zeichen gemäß Modul 301.9001 Abschnitt 3 der DB InfraGO AG aufgestellt.

   Einfahrsignale Freilassing – Schutzstrecke rund 280m

b) Für Rangierfahrten

   Wendelichtsignal (Ls) 223 im Bahnhof Freilassing am Ausfahrgleis der zweigleisigen Strecke nach Salzburg Hbf – Schutzstrecke rund 211m

   Wendelichtsignal (Ls) 242 im Bahnhof Freilassing am Einfahrgleis der zweigleisigen Strecke von Salzburg Hbf – Rangierhalttafel rund 265m Rangierhalttafel im Bahnhof Freilassing am Einfahrgleis von Salzburg Hbf – Schutzstrecke rund 35m

   Wendelichtsignal (Ls) 211 im Bahnhof Freilassing im Ein-/Ausfahrgleis der eingleisigen Strecke – Schutzstrecke rund 188m

Bei der Schutzstrecke handelt es sich um eine „Verkürzte Fahrleitungs-Schutzstrecke“ gemäß Modul 492.1005 Abschnitt 2 der DB InfraGO AG, die mit Signal El 1und El 2 signalisiert ist (spannungsloser Bereich: 5m) und die nicht zugeschaltet werden kann. Wenn ein elektrisch arbeitendes Triebfahrzeug mit einem gehobenen Stromabnehmer innerhalb der verkürzten Fahrleitungsschutzstrecke zum Halten gekommen ist, darf unter Berücksichtigung der Regeln im o. g. Modul nur im notwendigen Maß zum Herausfahren aus der Fahrleitungsschutzstrecke als „anderer Stromabnehmer“ ausnahmsweise auch ein Stromabnehmer nach Schweizer Norm mit verkürzter Wippe verwendet werden.

2.6 Telekommunikationseinrichtungen

Für den Eisenbahn-Grenzübergang Freilassing - Salzburg Hbf sind folgende Telekommunikationsverbindungen eingerichtet:

- Zugfunkeinrichtungen:

  DB InfraGO AG: Digitaler Zugfunk (GSM-R D).

  ÖBB-Infrastruktur AG: Digitaler Zugfunk (GSM-R A).

  Umschaltpunkt ist im Bf Freilassing während des Haltes bzw. Betriebsstellenmitte bei durchfahrenden Zügen.

3. Bahnbetriebliche Regelungen für den Eisenbahn-Grenzübergang Freilassing – Salzburg Hbf

3.1 Gültigkeit von Normen und Regelwerk; zusätzliche Bestimmungen

Grundsätzlich gelten jeweils bis zur Staatsgrenze

- für die von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Infrastruktur neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen der Republik Österreich die Normen der ÖBB-Infrastruktur AG,
- für die von der DB InfraGO AG betriebene Infrastruktur neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen der Bundesrepublik Deutschland das netzzugangsrelevante Regelwerk und das betrieblich-technische Regelwerk der DB InfraGO AG (s. Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB InfraGO AG).

Zugmannschaften (einschließlich Personal von Nebenfahrten) und Zugpersonal, die nur die Grenzstrecke und die Grenzbahnhöfe befahren, müssen Normen und Regelwerke der Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber in dem Umfang beherrschen, wie es für das Befahren der Grenzstrecke und der Grenzbahnhöfe erforderlich ist.

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen oder in einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) nichts anderes geregelt ist, ist hierfür maßgebend

- grundsätzlich der Ort des Triebfahrzeugführers
- beim Zurückfahren/Zurücksetzen/Zurückschieben, sowie beim Weiterfahren eines Zuges auf freier Strecke jeweils das Regelwerk/ die Normen des Infrastrukturbetreibers, in dessen Richtung zurück- oder weitergefahren wird.

Im Bereich der Grenzstrecke und der Grenzbahnhöfe können Nothaltaufträge über Zugfunk sowohl gemäß den Normen/dem Regelwerk der ÖBB-Infrastruktur AG als auch der DB InfraGO AG empfangen werden, die in jedem Fall zu beachten sind.

Nothaltaufträge sind immer sofort auszuführen.

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen nicht anderes geregelt ist, erfolgt die Einfahrt und Ausfahrt von Zügen in den und aus dem Bahnhof Freilassing aus/in Richtung Salzburg Hbf, sowie die Behandlung von Unregelmäßigkeiten an den Einfahrsignalen F 454, G 453 und H 457 einschließlich der Gleismagnete gemäß den Regeln der DB InfraGO AG.

Verschub-/Rangierfahrten und Gleissperrungen im Bahnhof Freilassing erfolgen, sofern in den nachfolgenden Bestimmungen nichts anderes geregelt ist, nach den Regeln der DB InfraGO AG.

3.2 Signale, PZB-Absicherung

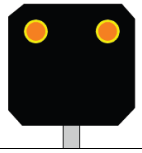
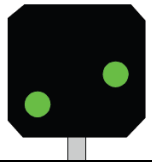
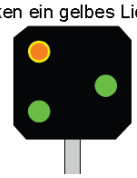
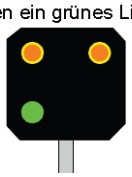
Sind Ankündigungssignale zu Signalen, z.B. Vorsignale, Ankündigungssignal/Langsamfahrscheibe, Geschwindigkeits-Ankündesignal/Ankündigungstafel, Ankündigen/-Erwarten von Fahrleitungssignalen, im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgestellt, gelten in diesem Fall für das Ankündigungssignal die Bestimmungen des

Infrastrukturbetreibers, in dessen Bereich das angekündigte Signal steht. Entsprechendes gilt für die zugehörige PZB-Absicherung.

Reicht eine (vorübergehende) Langsamfahrstelle oder ein Gleisabschnitt mit anderen zu signalisierenden Besonderheiten über die Grenze zwischen den Infrastrukturbetreibern hinweg, gelten für die Signalisierung des Endes die Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers am Beginn der Langsamfahrstelle

Abweichungen vom Regelwerk bei Signalen der DB InfraGO AG:

Die jeweils am Mast der Ausfahrsignale im Bahnhofsteil Salzburg-Liefering befindlichen Einfahrvorsignale des Bahnhofs Freilassing f454, g453 und h457 (s. a. Ziffer 2.4) des Bf Freilassing zeigen österreichische Signalbilder, obwohl es deutsche Einfahrvorsignale sind. Außerdem fehlt das weiße Zusatzlicht gemäß Modul 301.0201 Abschnitt 1 Absatz 14 der DB InfraGO AG. Die an diesen Einfahrvorsignalen gezeigten Signalbilder der ÖBB-Infrastruktur AG entsprechen folgenden Signalbegriffen nach dem Regelwerk der DB InfraGO AG und haben folgende Signalbedeutungen nach dem Regelwerk der DB InfraGO AG:

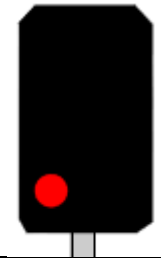
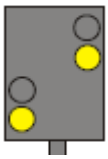
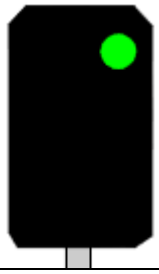
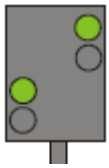
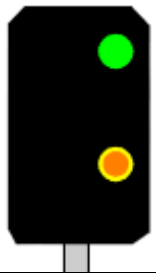
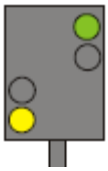
Signalbild der ÖBB-Infrastruktur AG	bedeutet **Signalbegriffe** bei der DB InfraGO AG	**Signalbedeutungen**
Zwei gelbe Lichter waagrecht nebeneinander auf schwarzem Grund 	Vr 0 und weißes Zusatzlicht über dem linken Signallicht *)	Halt erwarten und Vorsignal im verkürzten Abstand *)
Lichtsignal Zwei grüne Lichter schräg nach rechts steigend 	Vr 1	Fahrt erwarten
Lichtsignal Zwei grüne Lichter schräg nach rechts steigend und lotrecht über dem linken ein gelbes Licht. 	Vr 2 und Zs 3v – Geschwindigkeitsvoranzeiger mit Kennziffer 6 und weißes Zusatzlicht über dem linken Signallicht *)	Langsamfahrt erwarten und Geschwindkeitsanzeiger (Zs 3) mit Kennziffer 6 erwarten und Vorsignal im verkürzten Abstand *)
Lichtsignal Zwei gelbe Lichter waagrecht nebeneinander und lotrecht unter dem linken ein grünes Licht 	Vr 2 und Zs 3v – Geschwindigkeitsvoranzeiger mit Kennziffer 4 und weißes Zusatzlicht über dem linken Signallicht *)	Langsamfahrt erwarten und Geschwindkeitsanzeiger (Zs 3) mit Kennziffer 4 erwarten und Vorsignal im verkürzten Abstand *)

*) nur an den Ausfahrsignalen H906, H908, H910 und H792 des Bft Salzburg-Liefering (s. a. Ziffer 2.4)

Aufgrund des verkürzten Vorsignalabstands, des fehlenden weißen Zusatzlichts und der fehlenden Kennzeichnung des verkürzten Vorsignalabstands in Fahrplänen der ÖBB-Infrastruktur AG, werden die Einfahrsignale F454, G453 und H457 des Bahnhofs Freilassing jeweils an den drei letzten Oberleitungsmasten vor den Einfahrsignalen neben dem befahrenen Gleis durch Tafeln „Signal-KENNZEICHNUNG“ gemäß § 13 Absatz 39 der betrieblichen Richtlinie 30.02 Signalbuch der ÖBB-Infrastruktur AG angekündigt.

Abweichungen vom Regelwerk bei Signalen der ÖBB-Infrastruktur AG:

Die an den Masten der Ausfahrsignale des Bf Freilassing befindlichen Einfahrvorsignale des Bf Salzburg Hbf kündigen die Hauptsignalbegriffe der österreichischen Einfahrsignale durch deutsche Vorsignalbilder nach folgender Übersicht an:

Begriff	*Hauptsignal ÖBB*		*Vorsignal DB*	
1	HALT		Vr0 Zughalt erwarten	
2	FREI		Vr1 Fahrt erwarten	
3	FREI MIT 40km/h		Vr2 Langsamfahrt erwarten	

Die um mehr als 5 % verkürzten Vorsignalabstände der Einfahrvorsignale am Mast der Ausfahrsignale Freilassing werden durch ein weißes Zusatzlicht signalisiert und im Fahrplan der DB AG bekanntgegeben.

3.3 Fahrplanunterlagen (auch EBuLa der DB InfraGO AG)

Beim Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs Freilassing - Salzburg Hbf werden durch die DB InfraGO AG oder die ÖBB-Infrastruktur AG Fahrplanunterlagen herausgegeben.

Die von der DB InfraGO AG herausgegebenen Fahrplanunterlagen gelten bis zur Ankunft oder Durchfahrt bzw. ab der Abfahrt oder Durchfahrt im Bahnhof Salzburg Hbf bzw. den Bft Salzburg-Liefering, Bft Salzburg Mitte oder Bft Salzburg Gnigl ; die Darstellung erfolgt nach den Regeln der DB InfraGO AG gem. Ril 408. Die von der ÖBB-Infrastruktur AG herausgegebenen Fahrplanunterlagen gelten bis zur Ankunft oder Durchfahrt bzw. ab der Abfahrt oder Durchfahrt im Bahnhof Freilassing; die Darstellung erfolgt nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG. Eine

geschwindigkeitsunabhängige Fahrplandarstellung beider Richtungen für den Bereich Freilassing – Freilassing Grenze (Staatsgrenze n. Liefering) nach dem Muster der DB InfraGO AG (Buchfahrplan Spalten 3a und 3b, Führerraumanzeige Kilometrierungs- und Grafikspalte) befindet sich als Anlage zu diesen Zusatzbestimmungen.

Fahrplanbeantragung

Für jede Trasse auf der gesamten Grenzstrecke kann es nur ein anmeldendes EVU geben. Besitzt das anmeldende EVU nur für einen Teil der Grenzstrecke die erforderliche Sicherheitsbescheinigung, so ist für den zweiten Teil der Grenzstrecke, das kooperierende EVU, welches für diesen Teil über eine Sicherheitsbescheinigung verfügt, verpflichtend bekanntzugeben. Ein aktuelles Verzeichnis der auf dem österreichischen Teil bzw. deutschen Teil der Grenzstrecke zugelassenen EVU, kann bei Bedarf tagesaktuell gegenseitig von der DB InfraGO AG bzw. ÖBB-Infrastruktur AG angefordert werden.

Trassenanmeldungen müssen mindestens folgende Angaben enthalten:

- Internationale Zugnummer unter Angabe des Zugausgangsbahnhofs/Zielbahnhofs im Ausland

- Zugcharakteristik und Verkehrszeitregelung

- Name des kooperierenden EVU beim Nachbar Infrastrukturbetreiber

- Benennung der im Grenzbahnhof durchzuführenden Behandlung (Personalwechsel, Wagentechnische Untersuchung, etc.) sowie die erforderliche Mindestaufenthaltsdauer.

Züge, die mehr als 20 Stunden verspätet sind, dürfen die Infrastruktur der DB InfraGO AG und damit die Grenzstrecke nicht mehr befahren. Daher wird für Züge mit einer Verspätung von mehr als 20 Stunden eine neue, gültige Fahrplanunterlage für die Grenzbetriebsstrecke benötigt. Hierzu ist es erforderlich, eine entsprechende Trassenanmeldung im Gelegenheits- / adhoc-Verkehr zu beantragen.

Regelung für Salzburg:

Die Aufenthaltszeit im Bahnhofsteil Salzburg Hbf im Nord-/Südverkehr ist auf das betrieblich notwendige Minimum zu beschränken (für Personalwechsel, Systemwechsel, etc.) und darf 90 Minuten nicht überschreiten. Personalwechsel im Nord/Südverkehr sind grundsätzlich in Salzburg Gnigl abzuwickeln. Ab einer gewünschten Haltezeit von mehr als 20 Minuten im West-/Ostverkehr ist eine Prüfung durch den Betriebsmanager oder Fdl-BEKO der BFZ Salzburg erforderlich. Im Zeitraum zwischen 04:00 Uhr und 22:00 Uhr ist die maximale Gesamtzuglänge für Salzburg Hbf mit 610m definiert.

Regelung für Freilassing:

Die Aufenthaltszeit im Grenzbahnhof ist auf das betrieblich notwendige Minimum zu beschränken (für Personalwechsel, Systemwechsel, etc.) und darf 90 Minuten nicht überschreiten. Ab einer gewünschten Haltezeit von mehr als 60 Minuten ist eine Prüfung durch den Fdl Freilassing erforderlich.

3.4 La

In der La der ÖBB-Infrastruktur AG sind zu La-Strecke

„217a/21711a Salzburg Hbf (in Sb) – km 82,900 (ES Freilassing)“ bzw. „217b/21711b km 82,900 (ES Freilassing) – Salzburg Hbf (in Sb)“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis bzw. ab km 82,900 (ausschließlich; Einfahrsignal Freilassing aus Richtung Salzburg-Liefering) enthalten.

In der La der DB InfraGO AG sind zu den La-Strecken

„50a München Hbf – Rosenheim – Freilassing - Esig km 82,900 (nach Streckengleis 1/2)“ bzw. „50b (von Streckengleis 1/2) - Esig km 82,900 – Freilassing – Rosenheim – München Hbf“,

„1050a Freilassing – Esig km 82,900 (nach Streckengleis 4)“ bzw.
„1050b (von Streckengleis 4) Esig km 82,900 – Freilassing“

und

„1054a Grenze km 31,868 – Kiefersfelden – Rosenheim – Freilassing - Esig km 82,900 (nach Streckengleis 1/2)“ bzw.
„1054b (von Streckengleis 1/2) - Esig km 82,900 – Freilassing – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze km 31,868“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis zu bzw. ab den Einfahrsignalen aus Richtung Salzburg-Liefering in km 82,900 (einschließlich) enthalten.

Zur Unterstützung der Triebfahrzeugführer wird darüber hinaus zu jeder vorübergehenden Langsamfahrstelle, sowie zu aufgehobener Signalabhängigkeit bei der ÖBB-Infrastruktur AG ein Hinweis in der jeweiligen La des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgenommen, wenn sich

- das zugehörige Ankündigungssignal zu einer vorübergehenden Langsamfahrstelle der ÖBB-Infrastruktur AG bzw.
- die zugehörige Langsamfahrscheibe zu einer vorübergehenden Langsamfahrstelle der DB InfraGO AG oder
- die PZB-Absicherung zur aufgehobenen Signalabhängigkeit bei der ÖBB-Infrastruktur AG (ständig wirksamer 1000 Hz-Magnet)

im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers befindet.

Beispieleinträge dazu für die La der DB InfraGO AG:

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd. Nr.	In Betriebsstelle oder zwischen den Betriebsstellen	Ortsangabe	Geschwin-digkeit Besonder-heiten	Uhrzeit oder betroffene Züge	In Kraft ab	Außer Kraft ab	Gründe und sonstige Angaben
	Freilassing	**82,00**	Lf 1 / ÖBB-Ankündi-gungssignal Kennz 9		02.10. 13 08:00	03.10. 13 19:00	La bei ÖBB PZB am Ankündigungssignal ständig wirksam

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd. Nr.	In Betriebsstelle oder zwischen den Betriebsstellen	Ortsangabe	Geschwin-digkeit Besonder-heiten	Uhrzeit oder betroffene Züge	In Kraft ab	Außer Kraft ab	Gründe und sonstige Angaben
	Freilassing	**81,96** Asig N 001 - N 212/214			01.10. 13 04:00	01.10. 13 09:00	PZB 1000 Hz bei Fahrtstellung ständig wirksam aufgehobene Signalabhängigkeit in Salzburg Hbf

Beispieleinträge dazu für die La der ÖBB-Infrastruktur AG:

1	2	3	4	5
Betriebsstellen	Lage	Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit für das Regelgleis und das durchgehende Hauptgleis	Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit für das Gegengleis, das durchgehende Hauptgleis der Gegenrichtung und andere Bf-Gleise	gültig *ID-Nr.* La-Begr.
Salzburg Liefering (in Sb)	**83,200**	La bei DB Kennziffer 8, Abstand zur Anfangsscheibe: 600 m	La bei DB	*10851* OL

3.5 Zuständige Fahrdienstleiter bei Meldungen

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen oder in einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) nichts anderes geregelt ist, erfolgt die Entgegennahme und Abgabe von Aufträgen und Meldungen, sowie der Aufruf von Hilfe jeweils durch den für die Infrastruktur zuständigen Fdl.

Bei unerlaubtem Überfahren von bzw. unzulässigem Vorbeifahren an Haltsignalen oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war, sowie bei Unregelmäßigkeiten/Störungen an der Zugbeeinflussung ist dies der für die jeweilige Anlage bzw. diese Stelle zuständige Fahrdienstleiter. Bei Meldungen während der Einfahrt und Ausfahrt von Zügen und Sperr- bzw. Nebenfahrten in/aus dem Bahnhof Freilassing aus/in Richtung Salzburg Hbf, sowie beim Rangieren im Bahnhof Freilassing ist der Fdl Freilassing zuständig, ebenso im Zusammenhang mit Gleissperrungen und anderen betrieblichen Vorgängen innerhalb des Bahnhofs Freilassing. Beim Weiterfahren oder Zurücksetzen bzw. Zurückschieben eines Zuges nach dem Halten auf freier Strecke ist jeweils der Fahrdienstleiter zuständig, in dessen Richtung nach dem Halten gefahren wird.

3.6 Fahrordnung

Grundsätzlich befahren alle Reisezüge der Fahrtrichtung Salzburg Hbf - Freilassing mit Regel- oder Bedarfshalt zwischen Salzburg Hbf und Freilassing das Streckengleis 4, alle anderen Züge derselben Fahrtrichtung das Streckengleis 1.

Grundsätzlich befahren alle Züge der Fahrtrichtung Freilassing – Salzburg Hbf das Streckengleis 2.

Die Bahnsteige aller Haltestellen entlang der Grenzstrecke befinden sich an den Gleisen 2 und 4.

3.7 Außergewöhnliche Sendungen, Fahrzeuge usw.

Außergewöhnliche Sendungen (auch außergewöhnliche Fahrzeuge und Züge) auf der Grenzstrecke dürfen nur in Züge eingestellt werden, wenn darüber eine Beförderungsanordnung (Regelzüge der DB InfraGO AG) oder einer Fahrplananordnung (Sonderzüge der DB InfraGO AG, sowie Regel- und Sonderzüge der ÖBB-Infrastruktur AG) vorliegt.

Die Beförderungsanordnung oder die Fahrplananordnung enthält:

- die Bza-Nr. der DB InfraGO AG
- die aS-Zahl der EVU (von österreichischer Seite)
- den zu benutzenden Zug
- die Beförderungsbedingungen für die Grenzstrecke
- den Beförderungstag

3.8 Nachschieben

Das Nachschieben mit einem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeug ist auf der Grenzstrecke Freilassing – Salzburg Hbf verboten.

3.9 Zugbildung, Zugvorbereitung, Bremsen

Die Zugbildung von Zügen, die den Eisenbahn-Grenzübergang Freilassing - Salzburg Hbf befahren, und die Bremsberechnung bzw. –einstellung für diese Züge erfolgt nach den auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG und der ÖBB-Infrastruktur AG hierfür gültigen Regeln.

Erläuterung:

Die Regeln und Anforderungen für beide Infrastrukturen sind bei unterschiedlichen Regeln erfüllt, wenn die Regeln mit den höheren Anforderungen angewendet werden (Prinzip der Anwendung der Regeln mit der größten Sicherheit). Widersprechen sich die Regeln, treffen die für das sichere Erbringen der Eisenbahnverkehrsleistung Verantwortlichen entsprechende Anordnungen jeweils für ihr Unternehmen. Ggf. sind die Infrastrukturbetreiber einzubinden, die erforderlichenfalls entsprechende einheitliche Regeln für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in diese Zusatzbestimmungen aufnehmen.

Signale an Zügen und Fahrzeugen, sowie Signale für die Zugmannschaften/für das Zugpersonal sind auf dem Eisenbahn-Grenzübergang Freilassing – Salzburg Hbf nach den Regeln der DB InfraGO AG oder nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG anzubringen bzw. zu geben.

3.10 Befehle

Die Verständigung von grenzüberschreitenden Fahrten mittels Befehlen über Besonderheiten im Bereich des Eisenbahn-Grenzübergangs Freilassing – Salzburg Hbf, einschließlich dem jeweils anschließenden Einfahr- bzw. Ausfahrweg in den Bahnhöfen Freilassing oder Salzburg Hbf, erfolgt mit den europäischen Befehlen (1 – 9) sowie den nationalen Befehlsmustern der ÖBB-Infrastruktur AG oder der DB InfraGO AG.

Grundsätzlich ist das Befehlsmuster aus dem Regelwerk jenes Infrastrukturbetreibers zu verwenden, auf dessen Infrastruktur der Befehl übermittelt wird.

Verfügt der Triebfahrzeugführer bei fernmündlicher Übermittlung nur über das Befehlsmuster des benachbarten Infrastrukturbetreibers, ist der Fdl darüber zu verständigen. In diesem Fall sind bei nationalen Befehlen die Wortlaute von

- ÖBB-Befehlen im DB-Befehl 95.95 (95.96 Freitext)
- DB-Befehlen im ÖBB-Befehl 24 (24.1 Freitext)

vom Triebfahrzeugführer einzutragen.

In bestimmten Fällen können schriftliche Befehle eines Infrastrukturbetreibers nach seinem Muster im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers durch Aushändigung einer Kopie des Befehlsmusters übermittelt werden. Der den schriftlichen Befehl empfangende Triebfahrzeugführer hat beim Befehlsempfang vor der Empfangsbescheinigung die Lesbarkeit des ausgehändigten Befehls zu prüfen; ggf. ist der Befehlsempfang zurückzuweisen und die Empfangsbescheinigung zu verweigern.

Maßgebend für die Anwendung eines schriftlichen Befehls sind grundsätzlich die Normen/das Regelwerk des Infrastrukturbetreibers, auf dessen Infrastruktur der Befehl gilt. Die Verfahrensweise bei der Übermittlung von schriftlichen Befehlen erfolgt stets nach den Regeln bzw. Normen des Infrastrukturbetreibers, der den Befehl an den Zug übermittelt.

Für alle Befehle wird eine eindeutige Kennung vergeben.

3.11 Abweichen von der Fahrordnung auf der freien Strecke - Auf dem Gegengleis fahren

bleibt frei

3.12 Nebenfahrten/Sperrfahrten

Auf den Gleisen der freien Strecke zwischen den Bahnhöfen Salzburg Hbf und Freilassing sind entsprechend den Festlegungen über die Gültigkeit von Normen und Regelwerk (s. o.) neben den gewöhnlichen Zugfahrten grundsätzlich nur Nebenfahrten

(NO-Fahrten) nach dem Regelwerk der ÖBB-Infrastruktur AG und keine Sperrfahrten nach dem Regelwerk der DB InfraGO AG zugelassen.

Nebenfahrten erhalten Fahrtanweisungen und schriftliche Befehle nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG.

Nebenfahrten der ÖBB-Infrastruktur AG

- sind grundsätzlich bis zu den Einfahrsignalen des Bahnhofs Freilassing, und
- ausschließlich als NO-Fahrt im gesperrten Streckengleis, sowie
- unter nachfolgenden Bedingungen auf der Infrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG innerhalb des Bahnhofs Freilassing bis zur Staatsgrenze zur Instandsetzung/Entstörung von techn. Einrichtungen bzw. zur technischen Hilfeleistung bei Unregelmäßigkeiten zugelassen:

    1. Die Fahrt ist begrenzt auf den Gleisabschnitt zwischen Einfahrsignal und Staatsgrenze (auf der Saalachbrücke).
    2. In diesem Bereich sind die Regeln für das Verschieben/Rangieren nach der betrieblichen Richtlinie 30.01 Betriebsvorschrift V3 der ÖBB-Infrastruktur AG zu beachten.
    3. Der Fdl Freilassing muss der Vorbeifahrt am jeweiligen Einfahrsignal des Bahnhofs Freilassing und zugleich der Verschubfahrt/Rangierfahrt bis zu Staatsgrenze fernmündlich zustimmen.
    4. Der Fdl Freilassing **und** der Stellbereichsfahrdienstleiter SB 2 (West) müssen der Rückfahrt in Richtung Salzburg Hbf fernmündlich zustimmen.
    5. Zugfunk-, Funk- oder öffentliche Mobilfunkverbindungsmöglichkeit zwischen dem Fahrpersonal und dem Fdl Freilassing muss bestehen. Der Stellbereichsfahrdienstleiter SB 2 (West) übermittelt die Art der gegenseitigen Erreichbarkeit (Verbindungsart und Rufnummer) an Fahrpersonal und Fdl Freilassing.

3.13 Notfälle

Nur in Notfällen dürfen solche Fahrten nach Anweisung des Notfallmanagers der DB InfraGO AG bzw. des Einsatzleiters der ÖBB-Infrastruktur AG bis in den benachbarten Grenzbahnhof auf Sicht fahren.

3.14 Halt auf freier Strecke aus unvorhergesehenem Anlass; Zugteilung, Zugtrennung

Kann nicht mit dem ganzen Zug, sondern nur mit einem Zugteil weiter-/zurückgefahren werden, muss der zurückgelassene/abgetrennte Zugteil von einem Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes/EVU bewacht werden.

Geschwindigkeitsunabhängige Fahrplandarstellung beider Richtungen für den Bereich Freilassing – Freilassing Grenze

A: Zweigleisige Strecke Nr. 5703

Fahrtrichtung Freilassing – Freilassing Grenze (Staatsgrenze n. Liefering)
Regelgleis

- ZF GSM-R -	
Esig	80,6
Freilassing	81,7
Evsig(▽), Asig	82,0
¥	82,4
	82,4
El 1	82,6
Salzburg Grenze	82,8

Fahrtrichtung Freilassing Grenze (Staatsgrenze n. Liefering) - Freilassing
Regelgleis

- ZF GSM-R -	
Esig	82,9
Salzburg Grenze	82,8
El 1	82,6
(Avsig▽)	82,1
Freilassing	81,7

Fahrtrichtung Freilassing – Freilassing Grenze (Staatsgrenze n. Liefering)
Gegengleis

- ZF GSM-R -	
Esig	80,6
Freilassing	81,7
Evsig(▽), Asig	82,0
¥	82,4
El 1	82,6
Salzburg Grenze	82,8

Fahrtrichtung Freilassing Grenze (Staatsgrenze n. Liefering) - Freilassing
Gegengleis

- ZF GSM-R -	
Esig	82,9
Salzburg Grenze	82,8
El 1	82,6
(Avsig▽)	82,1
Freilassing	81,7

B: Eingleisige Strecke 5744:

Fahrtrichtung Freilassing – Freilassing Grenze (Staatsgrenze n. Liefering)

- ZF GSM-R -	
Esig	80,6
Freilassing	81,7
Evsig(▽), Asig	81,9
¥	82,4
	82,4
El 1	82,6
Salzburg Grenze	82,8

Fahrtrichtung Freilassing Grenze (Staatsgrenze n. Liefering) - Freilassing

- ZF GSM-R -	
Esig	82,9
Salzburg Grenze	82,8
El 1	82,6
Avsig▽	82,1
Freilassing	81,7

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzbestimmungen haben:

DB InfraGO AG
Region Süd
Betriebszentrale München
Richelstraße 3
80634 München

und

ÖBB-Infrastruktur AG
Sicherheit und Qualität - Standards
Praterstern 3
1020 Wien

2 Zusatzbestimmungen für das Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs

siehe folgende Seiten

Region Süd	**ÖBB-Infrastruktur AG**

Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber für das Befahren des Eisenbahn – Grenzübergangs Kiefersfelden – Kufstein

gültig vom 01.02.2009 an.

Geschäftsführende Stellen	
DB InfraGO AG	ÖBB-Infrastruktur AG
DB InfraGO AG Region Süd Betrieb InfraGO München Landshuter Allee 4 80637 München	ÖBB-Infrastruktur AG Sicherheit und Qualität - Standards Praterstern 3 1020 Wien

Verzeichnis der Änderungen ÖBB-Infrastruktur AG

lfd. Nr.	verfügt mit	Gegenstand	Datum
1	35-22-2009	Inkraftsetzung	2-2009
2	35-06/1-2009	1. Änderung	12-2009
3	00035_24_2011	2. Änderung	11.12.2011
4	00035_000013_12	3. Änderung	10.06.2012
5	00035_000033_12	4. Änderung	09.12.2012
6	00035_000024_13	5. Änderung	15.12.2013
7	00035_000012_14	6. Änderung	14.12.2014
8	00035_000010_15	7. Änderung	13.12.2015
9	00037_000012_18	8. Änderung	09.12.2018
10	00037_000008_20	9. Änderung	13.12.2020
11	00037-000014-23	10. Änderung	10.12.2023
12	00037-000013-25	11. Änderung	14.12.2025

Verzeichnis der Aktualisierungen DB InfraGO AG

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Aktualisierung eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	Neudruck/Neu-ausgabe	01.02.2009	s. Einführungsschreiben I.NP-S-D-MÜ (B) Bl v 28.11.2008 (Erstausgabe)	
2	1. Berichtigung	13.12.2009	s. Einführungsschreiben I.NP-S-D-MÜ (B) Bl v. 20.10.2009	Neudruck
3	2. Berichtigung	11.12.2011	s. Einführungsschreiben I.NP-S-B (F) v. 29.9.2011	Neudruck
4	3. Berichtigung	10.06.2012	s. Einführungsschreiben I.NP-S-B (F) v. 29.3.2012	Neudruck
5	4. Berichtigung	09.12.2012	s. Einführungsschreiben I.NP-S-B (F) v. 11.10.2012	Neudruck
6	5. Berichtigung	15.12.2013	s. Einführungsschreiben I.NP-S-B (F) v. 10.12.2013	Neudruck
7	6. Berichtigung	14.12.2014	s. Einführungsschreiben I.NP-S-B (F) v. 26.11.2014	Neudruck
8	7. Berichtigung	13.12.2015	s. Einführungsschreiben I.NP-S-B (F) v. 18.08.2015	Neudruck
9	Verschiedenes	09.12.2018	siehe Erläuterung	Neudruck
10	Verschiedenes	13.12.2020	siehe Erläuterungen	Neudruck
11	Verschiedenes	10.12.2023	siehe Erläuterungen	Neudruck
12	Verschiedenes	14.12.2025	siehe Erläuterungen	Neudruck

Das Urheberrecht an dieser Richtlinie (Papier- oder Softwareversion) haben die DB InfraGO AG und die ÖBB-Infrastruktur AG. Jegliche Formen der Vervielfältigung und Weitergabe an Stellen außerhalb der DB AG bedürfen der Zustimmung der DB InfraGO AG oder der ÖBB-Infrastruktur AG.

1 Inhalt, Geltungsbereich

Diese Unterlage enthält die Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber DB InfraGO AG und ÖBB-Infrastruktur AG für das Fahren über den Eisenbahn-Grenzübergang Kiefersfelden – Kufstein einschl. der Grenzbahnhöfe Kiefersfelden und Kufstein, sowie Ergänzungen, Abweichungen, Begriffsdarstellungen zu den betrieblichen Richtlinien 30.01 Betriebsvorschrift V3 und 30.02 Signalbuch der ÖBB-Infrastruktur AG und zu Ril 301 und 408 der DB InfraGO AG und enthält somit u. a. die „Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken“ gem. Schienennetz- Benutzungsbedingungen der DB InfraGO AG Ziffer 2.3.4.

2 Beschreibung der Grenzstrecke

2.1 Lage der Grenzen

Lage der Staatsgrenze zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland,

sowie

Grenze zwischen den Infrastrukturbetreibern DB InfraGO AG und ÖBB-Infrastruktur AG

- in km 0,000 der Strecke Nr. 30201 Kufstein (Grenze) – Kufstein der ÖBB-Infrastruktur AG
- in km 31,868 der Strecke Nr. 5702 Rosenheim – Kufstein (Grenze) der DB InfraGO AG

2.2 Gleise der Grenzstrecke

Regelgleis von Kiefersfelden nach Kufstein

- Bezeichnung DB InfraGO AG „Gleis von Kiefersfelden nach Kufstein“
- Bezeichnung ÖBB-Infrastruktur AG „Streckengleis 2“
- Grenze zwischen Bahnhof Kiefersfelden und Gleis der freien Strecke Einfahrsignal 34FF in km 31,364
- Grenze zwischen Bahnhof Kufstein und Gleis der freien Strecke Einfahrsignal A in km 1,147

Grenzbetriebsstrecke im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung der Bundesrepublik Deutschland § 3a:

- Bf Kiefersfelden – Bf Kufstein jeweils einschließlich

Regelgleis von Kufstein nach Kiefersfelden

- Bezeichnung DB InfraGO AG „Gleis von Kufstein nach Kiefersfelden“
- Bezeichnung ÖBB-Infrastruktur AG „Streckengleis 1“
- Grenze zwischen Bahnhof Kiefersfelden und Gleis der freien Strecke Einfahrsignal 34F in km 31,364
- Grenze zwischen Bahnhof Kufstein und Gleis der freien Strecke Einfahrsignal B in km 1,147

2.3 Zuständige Fahrdienstleiter für die Grenzstrecke

Der Bahnhof Kufstein wird aus der Betriebsführungszentrale (BFZ) Innsbruck vom Fdl-STB Kufstein (Stellbereichsfahrdienstleiter Kufstein) ferngesteuert.

Der Bahnhof Kiefersfelden wird vom Stellwerk/Unterzentrale (UZ) Rosenheim aus ferngesteuert, welches in der Regel wiederum aus der Betriebszentrale (BZ) München ferngesteuert wird. Der örtlich zuständige Fahrdienstleiter Rosenheim („özF Rosenheim“ bzw. „Fdl Rosenheim“, ggf. auch mit dem Zusatz „Strecke“) hat seinen Arbeitsplatz in der Regel in der Betriebszentrale in München. Erforderlichenfalls kann auch vor Ort das Stellwerk in Rosenheim mit diesem Fahrdienstleiter besetzt werden.

Fdl-STB Kufstein und özF Rosenheim sind täglich durchgehend von 00:00 bis 24:00 Uhr besetzt.

2.4 Signale, Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) und European Train Control System Level 2 (ETCS)

Signale

Signale sind in der Regel nach den Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers aufgestellt.

Ankündigungssignale zu Signalen, z.B. Vorsignale, Ankündigungssignal/Langsamfahrscheibe, Ankündigen/Erwarten von Fahrleitungssignalen, sind erforderlichenfalls im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgestellt. Dem entsprechend erfolgt auch die PZB-Absicherung.

Im Bereich der Infrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG sind folgende Signale der DB InfraGO AG an beiden Streckengleisen ständig aufgestellt:

- Fahrtrichtung von Kufstein nach Kiefersfelden
- Einfahrvorsignale 34Vf bzw. 34Vff in km 0,457 und zugehörige Vorsignalbaken

Zugbeeinflussung

Die Infrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG und der DB InfraGO AG einschl. der Grenzstrecke ist durchgehend mit PZB und auf österreichischer Seite zusätzlich mit ETCS Level 2 ausgerüstet.

Im Bereich der Infrastruktur der DB InfraGO AG sind folgende ETCS Balisen der ÖBB-Infrastruktur AG im Gleisbereich montiert:

Balise (km-Lage)	**Fahrtrichtung von Kufstein nach Kiefersfelden**	**Fahrtrichtung von Kiefersfelden nach Kufstein**
28,820 (DB)	Verbindungsabbau GSM-R A	Netzregistrierung GSM-R A in beiden Streckengleisen (Voraussetzung für den nachfolgenden Verbindungsaufbau).
Bahnhof Kiefersfelden 30,337 und 30,537 (DB)	-	Verbindungsaufbau GSM-R A in allen Hauptgleisen (je Gleis zwei Balisengruppen aus Redundanzgründen).

Die Transition zwischen PZB und ETCS findet in Richtung von Kiefersfelden nach Kufstein auf der österreichischen Seite der Grenzstrecke in km 1,247 (ÖBB) statt.

In Fahrtrichtung von Kufstein nach Kiefersfelden findet die Transition der Zugbeeinflussung vom ETCS nach PZB zwischen km 0,997 (ÖBB) und km 0,691 (ÖBB) statt. Spätestens ab km 0,691 (ÖBB) fahren alle Züge der Fahrtrichtung von Kufstein nach Kiefersfelden stets signalgeführt.

2.5 Elektrischer Zugbetrieb

Die Trennung der Oberleitung zwischen der DB InfraGO AG und der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt im Bereich einer Schutzstrecke auf der Staatsgrenze.

Bei der Schutzstrecke handelt es sich um eine „Verkürzte Fahrleitungsschutzstrecke“ gemäß Modul 492.1005 Abschnitt 2 der DB InfraGO AG, die mit Signal El 1 und El 2 am gleichen Standort signalisiert ist (spannungsloser Bereich: 5m) und die nicht zugeschaltet werden kann. Wenn ein elektrisch arbeitendes Triebfahrzeug mit einem gehobenen Stromabnehmer innerhalb der verkürzten Fahrleitungsschutzstrecke zum Halten gekommen ist, darf unter Berücksichtigung der Regeln im o.g. Modul nur im notwendigen Maß zum Herausfahren aus der Fahrleitungsschutzstrecke als „anderer Stromabnehmer“ ausnahmsweise auch ein Stromabnehmer nach Schweizer Norm mit verkürzter Wippe verwendet werden.

2.6 Telekommunikationseinrichtungen

Für den Eisenbahn-Grenzübergang Kiefersfelden - Kufstein sind folgende Telekommunikationsverbindungen eingerichtet:

- Zugfunkeinrichtungen:

  DB InfraGO AG: Digitaler Zugfunk (GSM-R D).

  ÖBB-Infrastruktur AG: Digitaler Zugfunk (GSM-R A).

  Umschaltpunkt ist im Bf Kiefersfelden während des Haltes bzw. Betriebsstellenmitte bei durchfahrenden Zügen.

3 Bahnbetriebliche Regelungen für den Eisenbahn-Grenzübergang Kiefersfelden – Kufstein

3.1 Gültigkeit von Normen und Regelwerk; zusätzliche Bestimmungen

Grundsätzlich gelten jeweils bis zur Staatsgrenze

- für die von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Infrastruktur neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen der Republik Österreich die Normen der ÖBB-Infrastruktur AG,
- für die von der DB InfraGO AG betriebene Infrastruktur neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen der Bundesrepublik Deutschland das InfraGO zugangsrelevante Regelwerk und das betrieblich-technische Regelwerk der DB InfraGO AG (s. Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB InfraGO AG).

Zugmannschaften (einschließlich Personal von Nebenfahrten) und Zugpersonal, die nur die Grenzstrecke und die Grenzbahnhöfe befahren, müssen Normen und Regelwerke der Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber in dem Umfang beherrschen, wie es für das Befahren der Grenzstrecke und der Grenzbahnhöfe erforderlich ist.

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen oder in einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) nichts anderes geregelt ist, ist hierfür maßgebend

- grundsätzlich der Ort des Triebfahrzeugführers
- beim Zurückfahren/Zurücksetzen/Zurückschieben, sowie beim Weiterfahren eines Zuges auf freier Strecke jeweils das Regelwerk/ die Normen des Infrastrukturbetreibers, in dessen Richtung zurück- oder weitergefahren wird.

Im Bereich der Grenzstrecke und der Grenzbahnhöfe können Nothaltaufträge über Zugfunk sowohl gemäß den Normen/dem Regelwerk der ÖBB-Infrastruktur AG als auch der DB InfraGO AG empfangen werden, die in jedem Fall zu beachten sind.

Nothaltaufträge sind immer sofort auszuführen.

3.2 Signale, PZB-Absicherung

Sind Ankündigungssignale zu Signalen, z.B. Vorsignale, Ankündigungssignal/Langsamfahrscheibe, Geschwindigkeits-Ankündesignal/Ankündigungstafel, Ankündigen/Erwarten von Fahrleitungssignalen, im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgestellt, gelten in diesem Fall für das Ankündigungssignal die Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers, in dessen Bereich das angekündigte Signal steht. Entsprechendes gilt für die zugehörige PZB-Absicherung.

Reicht eine (vorübergehende) Langsamfahrstelle oder ein Gleisabschnitt mit anderen zu signalisierenden Besonderheiten über die Grenze zwischen den Infrastrukturbetreibern hinweg, gelten für die Signalisierung des Endes die Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers am Beginn der Langsamfahrstelle

3.3 Fahrplanunterlagen (auch EBuLa der DB InfraGO AG)

Beim Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs Kiefersfelden - Kufstein werden durch die DB InfraGO AG Fahrplanunterlagen herausgegeben. Die von der DB InfraGO AG herausgegebenen Fahrplanunterlagen gelten bis zur Ankunft oder Durchfahrt bzw. ab der Abfahrt oder Durchfahrt im Bahnhof Kufstein; die Darstellung erfolgt nach den Regeln der DB InfraGO AG. gem. Ril 408. Eine geschwindigkeitsunabhängige Fahrplandarstellung beider Richtungen für den Bereich Kiefersfelden-Kufstein Grenze nach dem Muster der DB InfraGO AG (Buchfahrplan Spalten 3a und 3b, Führerraumanzeige Kilometrierungs- und Grafikspalte) befindet sich als Anlage zu diesen Zusatzbestimmungen.

Fahrplanbeantragung

Für jede Trasse auf der gesamten Grenzstrecke kann es nur ein anmeldendes EVU geben. Besitzt das anmeldende EVU nur für einen Teil der Grenzstrecke die erforderliche Sicherheitsbescheinigung, so ist für den zweiten Teil der Grenzstrecke, das kooperierende EVU, welches für diesen Teil über eine Sicherheitsbescheinigung verfügt, verpflichtend bekanntzugeben. Ein aktuelles Verzeichnis der auf dem österreichischen Teil bzw. deutschen Teil der Grenzstrecke zugelassenen EVU, kann bei Bedarf tagesaktuell gegenseitig von der DB InfraGO AG bzw. ÖBB-Infrastruktur AG angefordert werden.
Trassenanmeldungen müssen mindestens folgende Angaben enthalten:
- Internationale Zugnummer unter Angabe des Zugausgangsbahnhofs/Zielbahnhofs im Ausland
- Zugcharakteristik und Verkehrszeitregelung
- Name des kooperierenden EVU beim Nachbar Infrastrukturbetreiber
- Benennung der im Grenzbahnhof durchzuführenden Behandlung (Personalwechsel, Wagentechnische Untersuchung, etc.) sowie die erforderliche Mindestaufenthaltsdauer.

Züge, die mehr als 20 Stunden verspätet sind, dürfen die Infrastruktur der DB InfraGO AG und damit die Grenzstrecke nicht mehr befahren. Daher wird für Züge mit einer Verspätung von mehr als 20 Stunden eine neue, gültige Fahrplanunterlage für die Grenzbetriebsstrecke benötigt. Hierzu ist es erforderlich, eine entsprechende Trassenanmeldung im Gelegenheits- / adhoc-Verkehr zu beantragen.

Regelung für Kufstein:
Die Aufenthaltszeit im Grenzbahnhof ist auf das betrieblich notwendige Minimum zu beschränken (für Personalwechsel, Systemwechsel, etc.) und darf 90 Minuten nicht überschreiten. Ab einer gewünschten Haltezeit von mehr als 60 Minuten ist eine Prüfung durch den Betriebsmanager oder Fdl-BEKO der BFZ Innsbruck erforderlich.

3.4 La

In der La der ÖBB-Infrastruktur AG sind zu La-Strecke

„302a Staatsgrenze nächst Kufstein – Wörgl Hbf“ bzw.
„302b Wörgl Hbf – Staatsgrenze nächst Kufstein“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis bzw. ab km 0,000 (Grenze) enthalten.

In der La der DB InfraGO AG sind zu La-Strecke

„54a Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze km 31,868“ bzw.

„54b Grenze km 31,868 – Kiefersfelden – Rosenheim“

und

„1054a Grenze km 31,868 - Kiefersfelden - Rosenheim - Freilassing (Esig km

82,900)“ bzw.

„1054b Freilassing (Esig km 82,900) - Rosenheim - Kiefersfelden - Grenze

km 31,868“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis bzw. ab km 31,868 (Grenze) enthalten.

Zur Unterstützung der Triebfahrzeugführer wird darüber hinaus zu jeder vorübergehenden Langsamfahrstelle ein Hinweis in der jeweiligen La des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgenommen, wenn sich

- das zugehörige Ankündigungssignal zu einer vorübergehenden Langsamfahrstelle der ÖBB-Infrastruktur AG bzw.
- die zugehörige Langsamfahrscheibe zu einer vorübergehenden Langsamfahrstelle der DB InfraGO AG

im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers befindet.

Beispieleintrag der deutschen La am Grenzübergang Kiefersfelden-Kufstein.

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd. Nr.	In Betriebsstelle oder zwischen den Betriebsstellen	Ortsangabe	Geschwindigkeit Besonderheiten	Uhrzeit oder betroffene Züge	In Kraft ab	Außer Kraft ab	Gründe und sonstige Angaben
	Kiefersfelden	**31,30**	Lf 1/ ÖBB-Ankündigungssignal Kennz 9		02.10.13 08:00	03.10.13 19:00	La bei ÖBB PZB am Ankündigungssignal ständig wirksam

Beispieleinträge dazu für die La der ÖBB-Infrastruktur AG:

1 Betriebsstellen	2 Lage	3 Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit für das Regelgleis und das durchgehende Hauptgleis	4 Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit für das Gegengleis, das durchgehende Hauptgleis der Gegenrichtung und andere Bf-Gleise	5 gültig *ID-Nr.* La-Begr.
Wörgl Hbf (in W) bis Staatsgrenze nächst Kufstein			Gl. 1 Änderung zum Buchfahrplan: Vorbemerkungen: a) BFZ Innsbruck: Telefonnummer lautet richtig: 01930008604510	*10127* SO
Kufstein	**2,790** - 2,310 *480m*		**20** Gl 504 - 518	*10051* OB
Kufstein | **Staatsgrenze nächst Kufstein**	**0,700**	▽ La bei DB: Kennziffer 8. Abstand zur Anfangsscheibe 800m.	▽	*10868* OB
Staatsgrenze nächst Kufstein				*10127*

3.5 Zuständige Fahrdienstleiter bei Meldungen

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen oder in einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) nichts anderes geregelt ist, erfolgt die Entgegennahme und Abgabe von Aufträgen und Meldungen, sowie der Aufruf von Hilfe jeweils durch den für die Infrastruktur zuständigen Fdl/özF.

Bei unerlaubtem Überfahren von bzw. unzulässigem Vorbeifahren an Haltsignalen oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war, sowie bei Unregelmäßigkeiten/Störungen an der Zugbeeinflussung ist dies der für die jeweilige Anlage bzw. diese Stelle zuständige Fahrdienstleiter.

Beim Weiterfahren oder Zurücksetzen bzw. Zurückschieben eines Zuges nach dem Halten auf freier Strecke ist jeweils der Fahrdienstleiter zuständig, in dessen Richtung nach dem Halten gefahren wird.

3.6 Fahrordnung

Auf der zweigleisigen Strecke zwischen Kiefersfelden und Kufstein wird grundsätzlich rechts gefahren (gewöhnliche Fahrtrichtung/ Regelgleis).

3.7 Außergewöhnliche Sendungen, Fahrzeuge usw.

Außergewöhnliche Sendungen (auch außergewöhnliche Fahrzeuge und Züge) auf der Grenzstrecke dürfen nur in Züge eingestellt werden, wenn darüber eine Beförderungsanordnung (Regelzüge der DB InfraGO AG) oder einer Fahrplananordnung (Sonderzüge der DB InfraGO AG, sowie Regel- und Sonderzüge der ÖBB-Infrastruktur AG) vorliegt.

Die Beförderungsanordnung oder die Fahrplananordnung enthält:

- die Bza-Nr. der DB InfraGO AG
- die aS-Zahl. der EVU (von österreichischer Seite)
- den zu benutzenden Zug
- die Beförderungsbedingungen für die Grenzstrecke
- den Beförderungstag

3.8 Nachschieben

Das Nachschieben mit einem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeug ist auf der Grenzstrecke Kiefersfelden – Kufstein verboten.

3.9 Zugbildung, Zugvorbereitung

Die Zugbildung von Zügen, die den Eisenbahn-Grenzübergang Kiefersfelden - Kufstein befahren, und die Bremsberechnung bzw. –einstellung für diese Züge erfolgt nach den auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG und der ÖBB-Infrastruktur AG hierfür gültigen Regeln.

Erläuterung:

Die Regeln und Anforderungen für beide Infrastrukturen sind bei unterschiedlichen Regeln erfüllt, wenn die Regeln mit den höheren Anforderungen angewendet werden (Prinzip der Anwendung der Regeln mit der größten Sicherheit). Widersprechen sich die Regeln, treffen die für das sichere Erbringen der Eisenbahnverkehrsleistung Verantwortlichen entsprechende Anordnungen jeweils für ihr Unternehmen. Ggf. sind die Infrastrukturbetreiber einzubinden, die erforderlichenfalls entsprechende einheitliche Regeln für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in diese Zusatzbestimmungen aufnehmen.

Signale an Zügen und Fahrzeugen, sowie Signale für die Zugmannschaften/für das Zugpersonal sind auf dem Eisenbahn-Grenzübergang Kiefersfelden – Kufstein nach den Regeln der DB InfraGO AG oder nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG anzubringen bzw. zu geben.

3.10 Befehle

Die Verständigung von grenzüberschreitenden Fahrten mittels Befehlen über Besonderheiten im Bereich des Eisenbahn-Grenzübergangs Kiefersfelden – Kufstein einschließlich dem jeweils anschließenden Einfahr- bzw. Ausfahrweg in den Bahnhöfen Kiefersfelden oder Kufstein erfolgt mit den europäischen Befehlen (1 – 9) sowie den nationalen Befehlsmustern der ÖBB-Infrastruktur AG oder der DB InfraGO AG.

Grundsätzlich ist das Befehlsmuster aus dem Regelwerk jenes Infrastrukturbetreibers zu verwenden, auf dessen Infrastruktur der Befehl übermittelt wird.

Verfügt der Triebfahrzeugführer bei fernmündlicher Übermittlung nur über das Befehlsmuster des benachbarten Infrastrukturbetreibers, ist der Fdl darüber zu verständigen. In diesem Fall sind bei nationalen Befehlen die Wortlaute von

- ÖBB-Befehlen im DB-Befehl 95.95 (95.96 Freitext)
- DB-Befehlen im ÖBB-Befehl 24 (24.1 Freitext)

vom Triebfahrzeugführer einzutragen.

In bestimmten Fällen können schriftliche Befehle eines Infrastrukturbetreibers nach seinem Muster im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers durch Aushändigung einer Kopie des Befehlsmusters übermittelt werden. Der den schriftlichen Befehl empfangende Triebfahrzeugführer/(S)Kl-Führer hat beim Befehlsempfang vor der Empfangsbescheinigung die Lesbarkeit des ausgehändigten Befehls zu prüfen; ggf. ist der Befehlsempfang zurückzuweisen und die Empfangsbescheinigung zu verweigern.

Maßgebend für die Anwendung eines schriftlichen Befehls sind grundsätzlich die Normen/das Regelwerk des Infrastrukturbetreibers, auf dessen Infrastruktur der Befehl gilt. Die Verfahrensweise bei der Übermittlung von schriftlichen Befehlen erfolgt stets nach den Regeln bzw. Normen des Infrastrukturbetreibers, der den Befehl an den Zug übermittelt.

Für alle Befehle wird eine eindeutige Kennung vergeben.

3.11 Abweichen von der Fahrordnung auf der freien Strecke - Auf dem Gegengleis fahren

Beim Fahren auf dem Gegengleis von Kufstein nach Kiefersfelden wird auf einen besonderen Auftrag für die Infrastruktur der DB InfraGO AG (Signal Zs 6 der DB InfraGO AG) verzichtet.

3.12 Nebenfahrten/Sperrfahrten

Nebenfahrten und TAE-Fahrten der ÖBB-Infrastruktur AG auf der Grenzstrecke sind ausschließlich

- als NO-Fahrt
- im gesperrten Streckengleis und auf Sicht, sowie
- auf der Infrastruktur der ÖBB bis zur Staatsgrenze zugelassen.

Entsprechende Fahrten der DB InfraGO AG sind Sperrfahrten und sind auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG bis zur Staatsgrenze zugelassen.

Nebenfahrten/Sperrfahrten erhalten stets Fahrpläne oder Fahrtanweisungen sowie schriftliche Befehle nach den Regeln des Infrastrukturbetreibers, dessen Infrastruktur befahren wird.

Besonderheiten (Ausnahmeregelungen)

Fahrten eines Infrastrukturbetreibers bzw. in dessen Auftrag dürfen zur Instandsetzung/Entstörung von techn. Einrichtungen bzw. zur technischen Hilfeleistung bei Unregelmäßigkeiten im Bereich der Infrastruktur der Nachbarbahn verkehren (z.B. Austausch/Aufstellen von El- bzw. Lf-Signalen. Arbeiten an der Schutzstrecke, Inspektion Vorsignale, Unfälle).

Die Fahrten dürfen höchstens

- aus Richtung Kiefersfelden bis Einfahrsignal Kufstein (ÖBB km 1,147) bzw.
- aus Richtung Kufstein bis Einfahrsignal Kiefersfelden (DB km 31,364) verkehren und müssen somit auf dem gleichen Gleis wieder zum Ausgangsbahnhof zurückfahren.

3.13 Notfälle

Nur in Notfällen dürfen solche Fahrten nach Anweisung des Notfallmanagers der DB InfraGO AG bzw. des Einsatzleiters der ÖBB-Infrastruktur AG bis in den benachbarten Grenzbahnhof auf Sicht fahren.

3.14 Halt auf freier Strecke aus unvorhergesehenem Anlass; Zugteilung, Zugtrennung

Kann nicht mit dem ganzen Zug sondern nur mit einem Zugteil weiter-/zurückgefahren werden, muss der zurückgelassene/abgetrennte Zugteil von einem Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes/EVU bewacht werden.

Geschwindigkeitsunabhängige Fahrplandarstellung beider Richtungen für den Bereich Kiefersfelden – Kufstein Grenze

Fahrtrichtung Kiefersfelden – Kufstein Grenze Regelgleis

- ZF GSM-R -	
ⓣ 600 A	
Kiefersfelden	30,5
Asig	30,9
¥	31,1
El 1	31,8
Kufstein Grenze	31,9

Fahrtrichtung Kufstein Grenze – Kiefersfelden Regelgleis

- ZF GSM-R -	31,9
Kufstein Grenze	31,9
ⓣ 600 A	
Esig	31,4
Kiefersfelden	30,5

Fahrtrichtung Kiefersfelden – Kufstein Grenze Gegengleis

- ZF GSM-R -	
ⓣ 600 A	
Kiefersfelden	30,5
Asig	30,9
¥	31,0
El 1	31,8
Kufstein Grenze	31,9

Fahrtrichtung Kufstein Grenze – Kiefersfelden Gegengleis

- ZF GSM-R -	31,9
Kufstein Grenze	31,9
ⓣ 600 A	
Esig	31,4
Kiefersfelden	30,5

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzbestimmungen haben:

DB InfraGO AG
Region Süd
Betrieb Netz München
Landshuter Allee 4-6
80637 München

und

ÖBB-Infrastruktur AG
Stab Betriebsleitung - Standards
Praterstern 3
1020 Wien

2 Zusatzbestimmungen für das Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs

siehe folgende Seiten

DB InfraGO	ÖBB INFRA
Region Süd	**ÖBB-Infrastruktur AG**

Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber für das Befahren des Eisenbahn – Grenzübergangs Mittenwald – Scharnitz

gültig vom 01.03.2010 an.

Geschäftsführende Stellen	
DB InfraGO AG	ÖBB-Infrastruktur AG
DB InfraGO AG Region Süd Betrieb InfraGO München Landshuter Allee 4-6 80637 München	ÖBB-Infrastruktur AG Sicherheit und Qualität - Standards Praterstern 3 1020 Wien

Verzeichnis der Änderungen ÖBB-Infrastruktur AG

lfd. Nr.	verfügt mit	Gegenstand	Datum
1	035_17_2009	Inkraftsetzung	3-2010
2	00035_37_11	1. Änderung	01.02.2012
3	00035_000015_12	2. Änderung	10.06.2012
4	00035_000026_13	3. Änderung	15.12.2013
5	00035_000014_14	4. Änderung	14.12.2014
6	00035_000012_15	5. Änderung	13.12.2015
7	00037_000014_18	6. Änderung	09.12.2018
8	00037-000004-21	7. Änderung	12.12.2021
9	00037-000016-23	8. Änderung	10.12.2023
10	00037-000015-25	9. Änderung	14.12.2025

Verzeichnis der Aktualisierungen DB InfraGO AG

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Aktualisierung eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	Neudruck/Neu-ausgabe	01.03. 2010	s. Einführungsschreiben I.NVR-S-R-KAW v 08.12.2009 (Erstausgabe)	
2	1. Berichtigung	01.02. 2012	s. Bekanntgabeschreiben I.NVR-S-R KAW v 21.11.2011	Neudruck
3	2. Berichtigung	10.06. 2012	s. Bekanntgabeschreiben I.NVR-S-R KAW v 29.03.2012	Neudruck
4	3. Berichtigung	01.10. 2013	s. Bekanntgabeschreiben I.NVR-S-R KAW v 01.10.2013	Neudruck
5	4. Berichtigung	14.12.2014	s. Bekanntgabeschreiben I.NVR-S-R KAW v 22.09.2014	Neudruck
6	5. Berichtigung	13.12.2015	s. Bekanntgabeschreiben I.NVR-S-R KAW v 11.08.2015	Neudruck
7	Verschiedenes	09.12.2018	siehe Erläuterung	Neudruck
8	Verschiedenes	12.12.2021	siehe Erläuterung	Neudruck
9	Verschiedenes	10.12.2023	siehe Erläuterung	Neudruck
10	Verschiedenes	14.12.2025	siehe Erläuterung	Neudruck

1. Inhalt, Geltungsbereich

Diese Unterlage enthält die Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber DB InfraGO AG und ÖBB-Infrastruktur AG für das Fahren über den Eisenbahn-Grenzübergang Mittenwald – Scharnitz einschl. der Grenzbahnhöfe Mittenwald – Scharnitz, sowie Ergänzungen, Abweichungen, Begriffsdarstellungen zu den betrieblichen Richtlinien 30.01 Betriebsvorschrift V3 und 30.02 Signalbuch der ÖBB-Infrastruktur AG und zu Ril 301 und 408 der DB InfraGO AG und enthält somit u. a. die „Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken“ gem. Schienennetz- Benutzungsbedingungen der DB InfraGO AG Ziffer 2.3.4.

2. Beschreibung der Grenzstrecke

2.1 Lage der Grenzen

Lage der

Staatsgrenze zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland, sowie Grenze zwischen den Infrastrukturbetreibern DB InfraGO AG und ÖBB-Infrastruktur AG

- in km 33,160 der Strecke Nr. 351 Innsbruck Westbahnhof – Staatsgrenze nächst Scharnitz (Mittenwald) der ÖBB-Infrastruktur AG
- in km 123,527 der Strecke Nr. 5504 München Hbf – Mittenwald (Grenze) der DB InfraGO AG

im Bahnhof Scharnitz.

Grenzbetriebsstrecke im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung der Bundesrepublik Deutschland § 3a:
Bahnhof Scharnitz - Bahnhof Mittenwald jeweils einschließlich

2.2 Gleise des Grenzübergangs

Gleis im Bahnhof Scharnitz, auf dem sich die Staatsgrenze befindet:

- Gleisabschnitt 301 – Fortsetzung des Streckengleises zwischen Mittenwald und Scharnitz (Lage der Staatsgrenze zwischen Einfahrsignal und Verschubhalttafel)

Gleis von Mittenwald nach Scharnitz

- Bezeichnung DB InfraGO AG „Gleis von Mittenwald nach Scharnitz“
- Bezeichnung ÖBB-Infrastruktur AG „Streckengleis 1“
- Grenze zwischen Bahnhof Scharnitz und Gleis der freien Strecke ist Einfahrsignal „Z“ in km 33,320 (ÖBB) bzw. km 123.367 (DB).
- Grenze zwischen Bahnhof Mittenwald und Gleis der freien Strecke ist Einfahrsignal „64F“ in km 119,515

Bahnübergänge (BÜ) bzw. Eisenbahnkreuzung (EK) zwischen Mittenwald und Scharnitz:

DB InfraGO AG:

BÜ nicht technisch gesichert im km 119,537

BÜ nicht technisch gesichert im km 120,766

BÜ nicht technisch gesichert im km 121,560

BÜ nicht technisch gesichert im km 121,986

BÜ nicht technisch gesichert im km 123,220

2.3 Zuständige Fahrdienstleiter für die Gleise des Grenzübergangs

DB InfraGO AG:

Fahrdienstleiter Garmisch

Der Bahnhof Mittenwald wird vom Fdl Garmisch im elektronischen Stellwerk (ESTW-Z) Weilheim (Obb) ferngesteuert.

ÖBB-Infrastruktur AG:

vFB-Fdl Seefeld in Tirol (vFB-Fdl - vereinfachter Fernbedienbereich-Fahrdienstleiter)

Der Bahnhof Scharnitz wird vom vFB-Fdl Seefeld fernbedient.

Der Fdl Garmisch ist täglich von 0 bis 24 Uhr besetzt.

Die Besetzung der Fahrdienstleitung Seefeld richtet sich grundsätzlich nach dem jeweiligen Jahresfahrplan (und zusätzlich nach Bedarf bei Verkehr von Sonderzügen).

2.4. Signale, Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)

Signale sind in der Regel nach den Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers aufgestellt.

Im Bereich der Infrastruktur der DB InfraGO AG sind folgende Signale der ÖBB-Infrastruktur AG aufgestellt:

- Einfahrvorsignal z in km 122,867 (DB) bzw. 33,820 (ÖBB), sowie die zugehörigen Abstandstafeln
- Einfahrsignal Z in km 123,367 (DB) bzw. 33,320 (ÖBB)
- Pfeifpflock in km 123,274 (DB) bzw. 33,413 (ÖBB)

Die Gleise des Grenzübergangs sind mit PZB ausgerüstet.

Ankündigungssignale zu Signalen, z.B. Vorsignale, Ankündigungssignal/ Langsamfahrscheibe, Ankündigen/Erwarten von Fahrleitungssignalen, sind erforderlichenfalls im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgestellt. Dem entsprechend erfolgt auch die PZB-Absicherung.

2.5 Elektrischer Zugbetrieb

Die Trennung der Oberleitung zwischen der DB InfraGO AG und der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt durch eine Schutzstrecke in der Nähe der Staatsgrenze auf Seiten der ÖBB-Infrastruktur AG.

2.6 Telekommunikationseinrichtungen

Für den Eisenbahn-Grenzübergang Mittenwald - Scharnitz sind folgende Telekommunikationsverbindungen eingerichtet:

- Zugfunkeinrichtungen:

  DB InfraGO AG: Digitaler Zugfunk (GSM-R D).

  ÖBB-Infrastruktur AG: Digitaler Zugfunk (GSM-R A).

  Umschaltpunkt ist im Bf Scharnitz während des Haltes bzw. Betriebsstellenmitte bei durchfahrenden Zügen.

3. Bahnbetriebliche Regelungen für den Eisenbahn-Grenzübergang Mittenwald – Scharnitz und die Grenzbahnhöfe Mittenwald und Scharnitz

3.1 Gültigkeit von Normen und Regelwerk; zusätzliche Bestimmungen

Grundsätzlich gelten jeweils bis zur Staatsgrenze

- für die von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Infrastruktur neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen der Republik Österreich die Normen der ÖBB-Infrastruktur AG,
- für die von der DB InfraGO AG betriebene Infrastruktur neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen der Bundesrepublik Deutschland das netzzugangsrelevante Regelwerk und das betrieblich-technische Regelwerk der DB InfraGO AG (s. Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB InfraGO AG).

Zug- und Rangierpersonal, das nur die Strecke zwischen Scharnitz und Mittenwald jeweils einschließlich befährt, muss Normen und Regelwerke der Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber in dem Umfang beherrschen, wie es für das Befahren des genannten Bereichs erforderlich ist.

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen oder in einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) nichts anderes geregelt ist, ist hierfür maßgebend

- grundsätzlich der Ort des Triebfahrzeugführers,
- beim Zurückfahren/Zurücksetzen/Zurückschieben, sowie beim Weiterfahren eines Zuges auf freier Strecke jeweils das Regelwerk/ die Normen des Infrastrukturbetreibers, in dessen Richtung zurück- oder weitergefahren wird.

Im Bereich der Grenzstrecke und der Grenzbahnhöfe können Nothaltaufträge über Zugfunk sowohl gemäß den Normen/dem Regelwerk der ÖBB-Infrastruktur AG als auch der DB InfraGO AG empfangen werden, die in jedem Fall zu beachten sind.

Nothaltaufträge sind immer sofort auszuführen.

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen nicht anderes geregelt ist, erfolgt die Einfahrt und Ausfahrt von Zügen in den und aus dem Bahnhof Scharnitz aus/in Richtung Mittenwald, sowie die Behandlung von Unregelmäßigkeiten am Einfahrsignal Z einschließlich zugehörigem Vorsignal und Gleismagnete gemäß den Normen der ÖBB-Infrastruktur AG.

Verschub-/Rangierfahrten und Gleissperrungen im Bahnhof Scharnitz erfolgen, sofern in den nachfolgenden Bestimmungen nichts anderes geregelt ist, nach den Normen der ÖBB-Infrastruktur AG.

3.2 Signale, PZB-Absicherung

Sind Ankündigungssignale zu Signalen, z.B. Vorsignale, Ankündigungssignal/Langsamfahrscheibe, Geschwindigkeits-Ankündesignal/ Ankündigungstafel, Ankündigen/-Erwarten von Fahrleitungssignalen im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgestellt, gelten in diesem Fall für das Ankündigungssignal die Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers, in dessen Bereich das angekündigte Signal steht. Entsprechendes gilt für die zugehörige PZB-Absicherung.

Reicht eine (vorübergehende) Langsamfahrstelle oder ein Gleisabschnitt mit anderen zu signalisierenden Besonderheiten über die Grenze zwischen den Infrastrukturbetreibern hinweg, gelten für die Signalisierung des Endes die Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers am Beginn der Langsamfahrstelle.

3.3 Fahrplanunterlagen (auch EBuLa der DB InfraGO AG)

Beim Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs Mittenwald - Scharnitz werden in der Regel durch die ÖBB-Infrastruktur AG Fahrplanunterlagen herausgegeben. Die von der ÖBB-Infrastruktur AG herausgegebenen Fahrplanunterlagen gelten bis zur Ankunft bzw. ab der Abfahrt im Bahnhof Mittenwald. die Darstellung erfolgt nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG. Eine geschwindigkeitsunabhängige Fahrplandarstellung beider Richtungen für den Bereich Mittenwald - Mittenwald Grenze (Staatsgrenze n. Scharnitz) nach dem Muster der DB InfraGO AG (Buchfahrplan Spalten 3a und 3b, Führerraumanzeige Kilometrierungs- und Grafikspalte) befindet sich als Anlage zu diesen Zusatzbestimmungen.

Fahrplanbeantragung

Für jede Trasse auf der gesamten Grenzstrecke kann es nur ein anmeldendes EVU geben. Besitzt das anmeldende EVU nur für einen Teil der Grenzstrecke die erforderliche Sicherheitsbescheinigung, so ist für den zweiten Teil der Grenzstrecke, das kooperierende EVU, welches für diesen Teil über eine Sicherheitsbescheinigung verfügt, verpflichtend bekanntzugeben. Ein aktuelles Verzeichnis der auf dem österreichischen Teil bzw. deutschen Teil der Grenzstrecke zugelassenen EVU, kann bei Bedarf tagesaktuell gegenseitig von der DB InfraGO AG bzw. ÖBB-Infrastruktur AG angefordert werden.

Trassenanmeldungen müssen mindestens folgende Angaben enthalten:
- Internationale Zugnummer unter Angabe des Zugausgangsbahnhofs/Zielbahnhofs im Ausland
- Zugcharakteristik und Verkehrszeitregelung
- Name des kooperierenden EVU beim Nachbar Infrastrukturbetreiber
- Benennung der im Grenzbahnhof durchzuführenden Behandlung (Personalwechsel, Wagentechnische Untersuchung, etc.) sowie die erforderliche Mindestaufenthaltsdauer.

Züge, die mehr als 20 Stunden verspätet sind, dürfen die Infrastruktur der DB InfraGO AG und damit die Grenzstrecke nicht mehr befahren. Daher wird für Züge mit einer Verspätung von mehr als 20 Stunden eine neue, gültige Fahrplanunterlage für die Grenzbetriebsstrecke benötigt. Hierzu ist es erforderlich, eine entsprechende Trassenanmeldung im Gelegenheits- / adhoc-Verkehr zu beantragen.

3.4 La

In der La der DB InfraGO AG sind zu La-Strecke

„63a München Hbf – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald – km 123,367 (Esig Bf Scharnitz)“ bzw.
„63b km 123,367 (Esig Bf Scharnitz) – Mittenwald – Garmisch-Partenkirchen – München Hbf“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis bzw. ab km 123,367 (ausschließlich; Einfahrsignale Scharnitz aus Richtung Mittenwald) enthalten.

In der La der ÖBB-Infrastruktur AG sind zu La-Strecke

„351a Innsbruck Westbf (in I) – Scharnitz (ES km 123,367)“ bzw.
„351b Scharnitz (ES km 123,367) – Innsbruck Westbf (in I)“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis zu bzw. ab den Einfahrsignalen des Bf Scharnitz aus Richtung Mittenwald in km 123,367 (einschließlich) enthalten.

Zur Unterstützung der Triebfahrzeugführer wird darüber hinaus zu jeder vorübergehenden Langsamfahrstelle, sowie zu aufgehobener Signalabhängigkeit bei der ÖBB-Infrastruktur AG ein Hinweis in der jeweiligen La des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgenommen, wenn sich

- das zugehörige Ankündigungssignal zu einer vorübergehenden Langsamfahrstelle der ÖBB-Infrastruktur AG bzw.
- die zugehörige Langsamfahrscheibe zu einer vorübergehenden Langsamfahrstelle der DB InfraGO AG oder
- die PZB-Absicherung zur aufgehobenen Signalabhängigkeit bei der ÖBB-Infrastruktur AG (ständig wirksamer 1000 Hz-Magnet)

im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers befindet.

Beispieleinträge dazu für die La der DB InfraGO AG:

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd. Nr.	In Betriebsstelle oder zwischen den Betriebsstellen	Ortsangabe	Geschwin-digkeit Besonder-heiten	Uhrzeit oder betroffene Züge	In Kraft ab	Außer Kraft ab	Gründe und sonstige Angaben
	Mittenwald - Mittenwald Gr	**123,00**	Lf1 / ÖBB-Ankündigungs-signal Kz 3		15.12. 13 08:00	17.12. 13 19:00	La bei ÖBB PZB am Ankündigungssignal ständig wirksam

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd. Nr.	In Betriebsstelle oder zwischen den Betriebsstellen	Ortsangabe	Geschwin-digkeit Besonder-heiten	Uhrzeit oder betroffene Züge	In Kraft ab	Außer Kraft ab	Gründe und sonstige Angaben
	Mittenwald - Mittenwald Gr	Evsig z **122,86**			15.12. 13 08:00	17.12. 13 19:00	PZB beim EVS des Bf Scharnitz ständig wirksam Aufgehobene Signalabhängigkeit in Bf Scharnitz

Beispieleinträge dazu für die La der ÖBB-Infrastruktur AG:

1 Betriebsstellen	2 Lage	3 Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit für das Regelgleis und das durchgehende Hauptgleis	4 Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit für das Gegengleis, das durchgehende Hauptgleis der Gegenrichtung und andere Bf-Gleise	5 gültig *ID-Nr.* La-Begr.
Innsbruck Westbf (in I) bis Staatsgrenze nächst Scharnitz			Gl. 1 Änderung zum Buchfahrplan: Vorbemerkungen: a) BFZ Innsbruck: Telefonnummer lautet richtig: 01930008604510	*10135* SO
Martinswand | **Hochzirl**	**11,290** - 11,480 *190m*	**40**		*10722* OB
Martinswand | **Hochzirl**	**12,000** - 12,450 *450m*	**40**		*10723* OB
Reith | **AB (Awanst)**	**20,530** - 20,600 *70m*	**40**		*10070* BR
Scharnitz	**32,800**	▽ La bei DB: Kennziffer 4. Abstand zur Anfangsscheibe 300m.		*10869* OB
Staatsgrenze nächst Scharnitz				*10135*

3.5 Zuständige Fahrdienstleiter bei Meldungen

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen oder in einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) nichts anderes geregelt ist, erfolgt die Entgegennahme und Abgabe von Aufträgen und Meldungen, sowie der Aufruf von Hilfe jeweils durch den für die Infrastruktur zuständigen Fdl.

Bei unerlaubtem Überfahren von bzw. unzulässigem Vorbeifahren an Haltsignalen oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war, sowie bei Unregelmäßigkeiten/Störungen an der Zugbeeinflussung ist dies der für die jeweilige Anlage bzw. diese Stelle zuständige Fahrdienstleiter. Bei Meldungen während der Einfahrt und Ausfahrt von Zügen in/aus dem Bahnhof Scharnitz aus/in Richtung Mittenwald, sowie beim Verschieben im Bahnhof Scharnitz ist der Fdl Seefeld zuständig, ebenso im Zusammenhang mit Gleissperrungen und anderen betrieblichen Vorgängen innerhalb des Bahnhofs Scharnitz.

Beim Weiterfahren oder Zurücksetzen bzw. Zurückschieben eines Zuges nach dem Halten auf freier Strecke ist jeweils der Fahrdienstleiter zuständig, in dessen Richtung nach dem Halten gefahren wird.

3.6 Fahrordnung

Entfällt (eingleisige Strecke).

3.7 Außergewöhnliche Sendungen, Fahrzeuge usw.

Außergewöhnliche Sendungen (auch außergewöhnliche Fahrzeuge und Züge) auf der Grenzstrecke dürfen nur in Züge eingestellt werden, wenn darüber eine Beförderungsanordnung (Regelzüge der DB InfraGO AG) oder einer Fahrplananordnung (Sonderzüge der DB InfraGO AG, sowie Regel- und Sonderzüge der ÖBB-Infrastruktur AG) vorliegt.

Die Beförderungsanordnung oder die Fahrplananordnung enthält:

- die Bza-Nr. der DB InfraGO AG
- die aS-Zahl der EVU (von österreichischer Seite)
- den zu benutzenden Zug
- die Beförderungsbedingungen für die Grenzstrecke
- den Beförderungstag

3.8 Nachschieben

Nachschieben ist auf der Grenzstrecke Mittenwald – Scharnitz verboten.

3.9 Zugbildung, Zugvorbereitung, Bremsen

Die Zugbildung von Zügen, die den Eisenbahn-Grenzübergang Mittenwald - Scharnitz befahren, und die Bremsberechnung bzw. –einstellung für diese Züge erfolgt nach den auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG und der ÖBB-Infrastruktur AG hierfür gültigen Regeln.

Erläuterung:

Die Regeln und Anforderungen für beide Infrastrukturen sind bei unterschiedlichen Regeln erfüllt, wenn die Regeln mit den höheren Anforderungen angewendet werden (Prinzip der Anwendung der Regeln mit der größten Sicherheit). Widersprechen sich die Regeln, treffen die für das sichere Erbringen der Eisenbahnverkehrsleistung Verantwortlichen entsprechende Anordnungen jeweils für ihr Unternehmen. Ggf. sind die Infrastrukturbetreiber einzubinden, die erforderlichenfalls entsprechende einheitliche Regeln für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in diese Zusatzbestimmungen aufnehmen.

Signale an Zügen und Fahrzeugen, sowie Signale für die Zugmannschaften/für das Zugpersonal sind auf dem Eisenbahn-Grenzübergang Mittenwald – Scharnitz nach den Regeln der DB InfraGO AG oder nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG anzubringen bzw. zu geben.

3.10 Befehle

Die Verständigung von grenzüberschreitenden Fahrten mittels Befehlen über Besonderheiten im Bereich des Eisenbahn-Grenzübergangs Mittenwald – Scharnitz einschließlich dem jeweils anschließenden Einfahr- bzw. Ausfahrweg in dem jeweiligen Grenzbahnhof, erfolgt mit den europäischen Befehlen (1 – 9) sowie den nationalen Befehlsmustern der ÖBB-Infrastruktur AG oder der DB InfraGO AG.

Grundsätzlich ist das Befehlsmuster aus dem Regelwerk jenes Infrastrukturbetreibers zu verwenden, auf dessen Infrastruktur der Befehl übermittelt wird.

Verfügt der Triebfahrzeugführer bei fernmündlicher Übermittlung nur über das Befehlsmuster des benachbarten Infrastrukturbetreibers, ist der Fdl darüber zu verständigen. In diesem Fall sind bei nationalen Befehlen die Wortlaute von

- ÖBB-Befehlen im DB-Befehl 95.95 (95.96 Freitext)
- DB-Befehlen im ÖBB-Befehl 24 (24.1 Freitext)

vom Triebfahrzeugführer einzutragen.

In bestimmten Fällen können schriftliche Befehle eines Infrastrukturbetreibers nach seinem Muster im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers durch Aushändigung einer Kopie des Befehlsmusters übermittelt werden. Der den schriftlichen Befehl empfangende Triebfahrzeugführer/(S)Kl-Führer hat beim Befehlsempfang vor der Empfangsbescheinigung die Lesbarkeit des ausgehändigten Befehls zu prüfen; ggf. ist der Befehlsempfang zurückzuweisen und die Empfangsbescheinigung zu verweigern.

Maßgebend für die Anwendung eines schriftlichen Befehls sind grundsätzlich die Normen/das Regelwerk des Infrastrukturbetreibers, auf dessen Infrastruktur der Befehl gilt. Die Verfahrensweise bei der Übermittlung von schriftlichen Befehlen erfolgt stets nach den Regeln bzw. Normen des Infrastrukturbetreibers, der den Befehl an den Zug übermittelt.

Für alle Befehle wird eine eindeutige Kennung vergeben.

3.11 Abweichen von der Fahrordnung auf der freien Strecke - Auf dem Gegengleis fahren

bleibt frei

3.12 Nebenfahrten/Sperrfahrten

Auf dem Gleis der freien Strecke zwischen den Bahnhöfen Mittenwald und Scharnitz sind entsprechend den Festlegungen über die Gültigkeit von Normen und Regelwerk (s. o.) neben den gewöhnlichen Zugfahrten grundsätzlich nur Sperrfahrten nach dem Regelwerk der DB InfraGO AG und keine Nebenfahrten nach dem Regelwerk der ÖBB-Infrastruktur AG zugelassen.

Sperrfahrten erhalten Fahrpläne und schriftliche Befehle nach den Regeln der DB InfraGO AG.

Sperrfahrten der DB InfraGO AG

- sind grundsätzlich bis zu den Einfahrsignalen des Bahnhofs Scharnitz, sowie
- bis zur Staatsgrenze zur Instandsetzung/Entstörung von technischen Einrichtungen bzw. zur technischen Hilfeleistung bei Unregelmäßigkeiten zugelassen:
    1. Die Fahrt ist begrenzt auf den Gleisabschnitt zwischen Einfahrsignal und Staatsgrenze.
    2. In diesem Bereich sind die Regeln für das Rangieren nach Ril 408 der DB InfraGO AG zu beachten.
    3. Der Fdl Seefeld muss der Vorbeifahrt am jeweiligen Einfahrsignal des Bahnhofs Scharnitz und zugleich der Rangierfahrt bis zur Staatsgrenze fernmündlich zustimmen.
    4. Der Fdl Seefeld **und** der Fdl Garmisch müssen der Rückfahrt in Richtung Mittenwald fernmündlich zustimmen.
    5. Zugfunk-, Funk- oder öffentliche Mobilfunkverbindungs-möglichkeit zwischen dem Fahrpersonal und dem Fdl Seefeld muss bestehen. Der Fdl Garmisch übermittelt die Art der gegenseitigen Erreichbarkeit (Verbindungsart und Rufnummer) an Fahrpersonal und Fdl Seefeld.

3.13 Notfälle

Nur in Notfällen dürfen solche Fahrten nach Anweisung des Notfallmanagers der DB InfraGO AG bzw. des Einsatzleiters der ÖBB-Infrastruktur AG bis in den benachbarten Grenzbahnhof auf Sicht fahren.

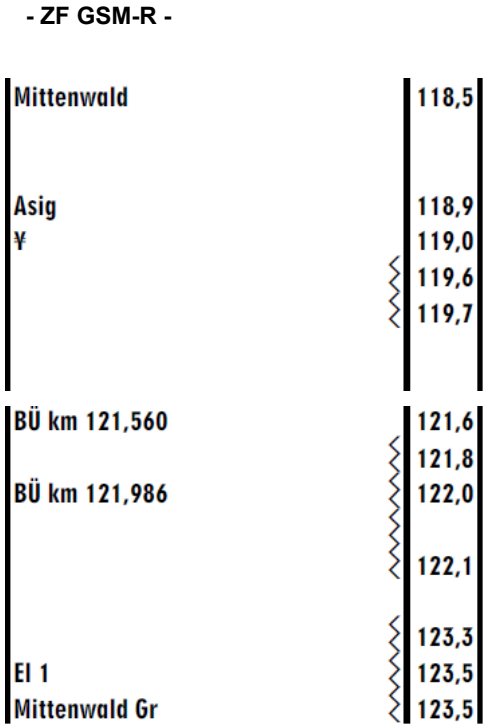
3.14 Halt auf freier Strecke aus unvorhergesehenem Anlass; Zugteilung, Zugtrennung

Kann nicht mit dem ganzen Zug sondern nur mit einem Zugteil weiter-/zurückgefahren werden, muss der zurückgelassene/abgetrennte Zugteil von einem Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes/EVU bewacht werden.

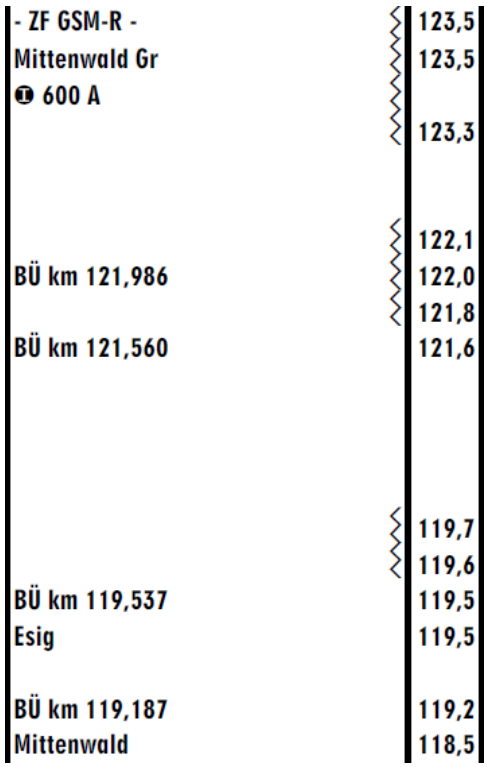
Anlage

Geschwindigkeitsunabhängige Fahrplandarstellung beider Richtungen für den Bereich Mittenwald – Mittenwald Grenze

Fahrtrichtung Mittenwald – Mittenwald Grenze (Staatsgrenze n. Scharnitz)



Fahrtrichtung Mittenwald Grenze (Staatsgrenze n. Scharnitz) - Mittenwald



1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzbestimmungen haben:

DB InfraGO AG
Region Süd
Betrieb Netz München
Landshuter Allee 4-6
80637 München

und

ÖBB-Infrastruktur AG
Sicherheit und Betriebsleitung - Standards
Praterstern 3
1020 Wien

2 Zusatzbestimmungen für das Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs

siehe folgende Seiten

Region Süd	**ÖBB-Infrastruktur AG**

Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber für das Befahren des Eisenbahn – Grenzübergangs Griesen (Oberbayern) – Ehrwald-Zugspitzbahn

gültig vom 01.03.2010 an.

Geschäftsführende Stellen	
DB InfraGO AG	ÖBB-Infrastruktur AG
DB InfraGO AG Region Süd Betrieb InfraGO München Landshuter Allee 4-6 80637 München	ÖBB-Infrastruktur AG Sicherheit und Qualität - Standards Praterstern 3 1020 Wien

Verzeichnis der Änderungen ÖBB-Infrastruktur AG

lfd. Nr.	verfügt mit	Gegenstand	Datum
1	00035_16_11	Inkraftsetzung	3-2010
2	00035_36_11	1. Änderung	01.02.2012
3	00035_000017_12	2. Änderung	10.06.2012
4	00035_000018_13	3. Änderung	04.11.2013
5	00035_000037_13	4. Änderung	15.12.2013
6	00035_000016_14	5. Änderung	14.12.2014
7	00035_000014_15	6. Änderung	13.12.2015
8	00037_000016_18	7. Änderung	09.12.2018
9	00037-000006-21	8. Änderung	12.12.2021
10	00037-000018-23	9. Änderung	10.12.2023
11	00037-000008-24	10. Änderung	02.12.2024
12	00037-000017-25	11. Änderung	14.12.2025

Verzeichnis der Aktualisierungen DB InfraGO AG

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Aktualisierung eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	Neudruck/Neu-ausgabe	01.03. 2010	s. Einführungsschreiben I.NVR-S-R-KAW v. 08.12.2009 (Erstausgabe)	
2	1. Berichtigung	01.02. 2012	s. Bekanntgabeschreiben I.NVR-S-R KAW v. 21.11.2011	Neudruck
3	2. Berichtigung	10.06. 2012	s. Bekanntgabeschreiben I.NVR-S-R KAW v. 29.03.2012	Neudruck
4	3. Berichtigung	04.11. 2013	s. Bekanntgabeschreiben I.NVR-S-R KAW v. 04.09.2013	Neudruck
5	4. Berichtigung	15.12. 2013	s. Bekanntgabeschreiben I.NVR-S-R KAW v. 01.10.2013	Neudruck
6	5. Berichtigung	14.12. 2014	s. Bekanntgabeschreiben I.NVR-S-R KAW v. 22.09.2014	Neudruck
7	6. Berichtigung	13.12. 2015	s. Bekanntgabeschreiben I.NVR-S-R KAW v. 11.08.2015	Neudruck
8	Verschiedenes	09.12.2018	siehe Erläuterung	Neudruck
9	Verschiedenes	12.12.2021	siehe Erläuterung	Neudruck
10	Verschiedenes	10.12.2023	siehe Erläuterung	Neudruck
11	Verschiedenes	02.12.2024	siehe Erläuterung	Neudruck
12	Verschiedenes	14.12.2025	siehe Erläuterung	Neudruck

1. Inhalt, Geltungsbereich

Diese Unterlage enthält die Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber DB InfraGO AG und ÖBB-Infrastruktur AG für das Fahren über den Eisenbahn-Grenzübergang Griesen (Oberbayern) – Ehrwald-Zugspitzbahn einschl. der Grenzbahnhöfe Griesen (Oberbayern) – Ehrwald-Zugspitzbahn, sowie Ergänzungen, Abweichungen, Begriffsdarstellungen zu den betrieblichen Richtlinien 30.01 Betriebsvorschrift V3 und 30.02 Signalbuch der ÖBB-Infrastruktur AG und zu Ril 301 und 408 der DB InfraGO AG und enthält somit u. a. die „Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken“ gem. Schienennetz- Benutzungsbedingungen der DB InfraGO AG Ziffer 2.3.4.

Die Betriebsstellen werden im Zusammenhang mit dieser Unterlage wie folgt abgekürzt:

- Griesen (Oberbayern) – Griesen
- Ehrwald-Zugspitzbahn – Ehrwald

Diese Abkürzung darf auch in schriftlichen Befehlen verwendet werden.

2. Beschreibung der Grenzstrecke

2.1 Lage der Grenzen

Lage der

Staatsgrenze zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland, sowie Grenze zwischen den Infrastrukturbetreibern DB InfraGO AG und ÖBB-Infrastruktur AG

- in km 30.445 der Strecke Nr. 35201 Staatsgrenze nächst Ehrwald – Ehrwald der ÖBB-Infrastruktur AG
- in km 14.848 der Strecke Nr. 5452 Griesen – Griesen (Grenze) der DB InfraGO AG

Grenzbetriebsstrecke im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung der Bundesrepublik Deutschland § 3a:

Bf. Griesen (Oberbayern) – Bf. Ehrwald-Zugspitzbahn jeweils einschließlich

2.2 Gleise der Grenzstrecke

Gleis Griesen - Ehrwald

- Bezeichnung DB InfraGO AG „Gleis von Griesen nach Ehrwald“
- Bezeichnung ÖBB-Infrastruktur AG „Streckengleis 1“

Grenze zwischen Bahnhof Ehrwald und Gleis der freien Strecke ist Einfahrsignal „A“ in km 23.728

Grenze zwischen Bahnhof Griesen und Gleis der freien Strecke ist Einfahrsignal „61F“ in km 13.583

Bahnübergänge (BÜ) bzw. Eisenbahnkreuzung (EK) im Bereich der Grenzstrecke Griesen - Ehrwald:

ÖBB-Infrastruktur AG:

EK nicht technisch gesichert im km 30,237

DB InfraGO AG:

BÜ nicht technisch gesichert im km 13,773

BÜ nicht technisch gesichert im km 14,310

2.3 Zuständige Fahrdienstleiter für die Gleise des Grenzübergangs

DB InfraGO AG:

Fahrdienstleiter Kochelseebahn/Griesen

Der Bahnhof Griesen wird vom Fdl Kochelseebahn/Griesen in Weilheim fernbedient

ÖBB-Infrastruktur AG:

Fahrdienstleiter Reutte in Tirol

Der Bahnhof Ehrwald wird vom Fdl Reutte fernbedient.

Die Besetzung der Fahrdienstleiter Kochelseebahn/Griesen und Reutte richtet sich grundsätzlich nach dem jeweiligen Jahresfahrplan (und zusätzlich nach Bedarf bei Verkehr von Sonderzügen).

2.4 Signale, Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)

Signale sind in der Regel nach den Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers aufgestellt.

Die Gleise des Grenzübergangs sind mit PZB ausgerüstet.

Ankündigungssignale zu Signalen, z.B. Vorsignale, Ankündigungssignal/ Langsamfahrscheibe, Ankündigen/Erwarten von Fahrleitungssignalen, sind erforderlichenfalls im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgestellt. Dem entsprechend erfolgt auch die PZB-Absicherung.

2.5 Elektrischer Zugbetrieb

Die Oberleitung der Grenzstrecke von Griesen bis Ehrwald wird von der DB InfraGO AG versorgt. Es erfolgt keine Trennung der Oberleitung zwischen der DB InfraGO AG und der ÖBB-Infrastruktur AG.

2.6 Telekommunikationseinrichtungen

Für den Eisenbahn-Grenzübergang Griesen - Ehrwald sind folgende Telekommunikationsverbindungen eingerichtet:

- Zugfunkeinrichtungen:

  DB InfraGO AG: Digitaler Zugfunk (GSM-R D).

  ÖBB-Infrastruktur AG: Digitaler Zugfunk (GSM-R A)

  Der Umschaltpunkt ist im Streckenabschnitt Griesen – Griesen (Grenze) – Ehrwald im km 28,900 der ÖBB-Infrastruktur AG für beide Fahrtrichtungen.

3. Bahnbetriebliche Regelungen für den Eisenbahn-Grenzübergang Griesen – Ehrwald und die Grenzbahnhöfe Griesen und Ehrwald

3.1 Gültigkeit von Normen und Regelwerk; zusätzliche Bestimmungen

Grundsätzlich gelten jeweils bis zur Staatsgrenze

- für die von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Infrastruktur neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen der Republik Österreich die Normen der ÖBB-Infrastruktur AG,
- für die von der DB InfraGO AG betriebene Infrastruktur neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen der Bundesrepublik Deutschland das netzzugangsrelevante Regelwerk und das betrieblich-technische Regelwerk der DB InfraGO AG (s. Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB InfraGO AG).

Zugmannschaften (einschließlich Personal von Nebenfahrten) und Zugpersonal, die nur die Grenzstrecke und die Grenzbahnhöfe befahren, müssen Normen und Regelwerke der Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber in dem Umfang beherrschen, wie es für das Befahren der Grenzstrecke und der Grenzbahnhöfe erforderlich ist.

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen oder in einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) nichts anderes geregelt ist, ist hierfür maßgebend

- grundsätzlich der Ort des Triebfahrzeugführers
- beim Zurückfahren/Zurücksetzen/Zurückschieben, sowie beim Weiterfahren eines Zuges auf freier Strecke jeweils das Regelwerk/ die Normen des Infrastrukturbetreibers, in dessen Richtung zurück- oder weitergefahren wird.

Im Bereich der Grenzstrecke und der Grenzbahnhöfe können Nothaltaufträge über Zugfunk sowohl gemäß den Normen/dem Regelwerk der ÖBB-Infrastruktur AG als auch der DB InfraGO AG empfangen werden, die in jedem Fall zu beachten sind.

Nothaltaufträge sind immer sofort auszuführen.

3.2 Signale, PZB-Absicherung

Sind Ankündigungssignale zu Signalen, z.B. Vorsignale, Ankündigungssignal/ Langsamfahrscheibe, Geschwindigkeits-Ankündesignal/ Ankündigungstafel, Ankündigen/-Erwarten von Fahrleitungssignalen im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgestellt, gelten in diesem Fall für das Ankündigungssignal die Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers, in dessen Bereich das angekündigte Signal steht. Entsprechendes gilt für die zugehörige PZB-Absicherung.

Reicht eine (vorübergehende) Langsamfahrstelle oder ein Gleisabschnitt mit anderen zu signalisierenden Besonderheiten über die Grenze zwischen den Infrastrukturbetreibern hinweg, gelten für die Signalisierung des Endes die Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers am Beginn der Langsamfahrstelle.

3.3 Fahrplanunterlagen (auch EBuLa der DB InfraGO AG)

Beim Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs Griesen - Ehrwald werden in der Regel durch die ÖBB-Infrastruktur AG Fahrplanunterlagen herausgegeben.

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG herausgegebenen Fahrplanunterlagen gelten bis zur Ankunft bzw. ab der Abfahrt im Bahnhof Griesen, die Darstellung erfolgt nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG. Eine geschwindigkeitsunabhängige Fahrplandarstellung beider Richtungen für den Bereich Griesen - Griesen Grenze (Staatsgrenze n. Ehrwald) nach dem Muster der DB InfraGO AG (Buchfahrplan Spalten 3a und 3b, Führerraumanzeige Kilometrierungs- und Grafikspalte) befindet sich als Anlage zu diesen Zusatzbestimmungen.

Fahrplanbeantragung

Für jede Trasse auf der gesamten Grenzstrecke kann es nur ein anmeldendes EVU geben. Besitzt das anmeldende EVU nur für einen Teil der Grenzstrecke die erforderliche Sicherheitsbescheinigung, so ist für den zweiten Teil der Grenzstrecke, das kooperierende EVU, welches für diesen Teil über eine Sicherheitsbescheinigung verfügt, verpflichtend bekanntzugeben. Ein aktuelles Verzeichnis der auf dem österreichischen Teil bzw. deutschen Teil der Grenzstrecke zugelassenen EVU, kann bei Bedarf tagesaktuell gegenseitig von der DB InfraGO AG bzw. ÖBB-Infrastruktur AG angefordert werden.
Trassenanmeldungen müssen mindestens folgende Angaben enthalten:
- Internationale Zugnummer unter Angabe des Zugausgangsbahnhofs/Zielbahnhofs im Ausland
- Zugcharakteristik und Verkehrszeitregelung
- Name des kooperierenden EVU beim Nachbar Infrastrukturbetreiber
- Benennung der im Grenzbahnhof durchzuführenden Behandlung (Personalwechsel, Wagentechnische Untersuchung, etc.) sowie die erforderliche Mindestaufenthaltsdauer.

Züge, die mehr als 20 Stunden verspätet sind, dürfen die Infrastruktur der DB InfraGO AG und damit die Grenzstrecke nicht mehr befahren. Daher wird für Züge mit einer Verspätung von mehr als 20 Stunden eine neue, gültige Fahrplanunterlage für die Grenzbetriebsstrecke benötigt. Hierzu ist es erforderlich, eine entsprechende Trassenanmeldung im Gelegenheits- / adhoc-Verkehr zu beantragen.

3.4 La

In der La der ÖBB-Infrastruktur AG sind zu La-Strecke

„352a Staatsgrenze nächst Ehrwald – Staatsgrenze nächst Vils“ bzw. „352b Staatsgrenze nächst Vils – Staatsgrenze nächst Ehrwald“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis bzw. ab km 30,445 bzw. km 14,848 (Grenze) enthalten.

In der La der DB InfraGO AG sind zu La-Strecke

„151a Garmisch-Partenkirchen – Griesen (Obb) – Grenze km 14,848“ bzw. „151b Grenze km 14,848 – Griesen (Obb) – Garmisch-Partenkirchen“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis bzw. ab km km 30,445 bzw. km 14,848 (Grenze) enthalten.

Zur Unterstützung der Triebfahrzeugführer wird darüber hinaus zu jeder vorübergehenden Langsamfahrstelle ein Hinweis in der jeweiligen La des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgenommen, wenn sich

- das zugehörige Ankündigungssignal zu einer vorübergehenden Langsamfahrstelle der ÖBB-Infrastruktur AG bzw.
- die zugehörige Langsamfahrscheibe zu einer vorübergehenden Langsamfahrstelle der DB InfraGO AG

im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers befindet.

Beispieleinträge dazu für die La der DB InfraGO AG:

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd. Nr.	In Betriebsstelle oder zwischen den Betriebsstellen	Ortsangabe	Geschwin-digkeit Besonder-heiten	Uhrzeit oder betroffene Züge	In Kraft ab	Außer Kraft ab	Gründe und sonstige Angaben
	Griesen (Obb) - Griesen(Obb) Gr.	**14,50**	Lf 1 / ÖBB-Ankündigungs-signal mit Kz 3		15.12. 13 08:00	17.12. 13 17:00	La bei ÖBB PZB am Ankündigungssignal ständig wirksam

Beispieleinträge dazu für die La der ÖBB-Infrastruktur AG:

1	2	3	4	5
Betriebsstellen	Lage	Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit für das Regelgleis und das durchgehende Hauptgleis	Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit für das Gegengleis, das durchgehende Hauptgleis der Gegenrichtung und andere Bf-Gleise	gültig *ID-Nr.* La-Begr.
Staatsgrenze nächst Ehrwald-Zugspitzbahn bis Staatsgrenze nächst Vils		Änderung zum Buchfahrplan: Vorbemerkungen: a) BFZ Innsbruck: Telefonnummer lautet richtig: 01930008604510		*10136* SO
Bichlbach-Almkopfbahn **Heiterwang-Plansee**	**11,300** - 10,900 *400m*	**40**		*10074* OB
Reutte in Tirol **Pflach**	**12,700** - 12,320 *380m*	**50**		*10352* EK
Musau **Ulrichsbrücke-Füssen**	**7,100** - 6,640 *460m*	**30** **1000**		*10353* EK
Vils Stadt **Staatsgrenze nächst Vils**	**0,100**	La bei DB: Kennziffer 4. Abstand zur Anfangsscheibe 500m.		*10870* OB

3.5 Zuständige Fahrdienstleiter bei Meldungen

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen oder in einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) nichts anderes geregelt ist, erfolgt die Entgegennahme und Abgabe von Aufträgen und Meldungen, sowie der Aufruf von Hilfe jeweils durch den für die Infrastruktur zuständigen Fdl.

Bei unerlaubtem Überfahren von bzw. unzulässigem Vorbeifahren an Haltsignalen oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war, sowie bei Unregelmäßigkeiten/Störungen an der Zugbeeinflussung ist dies der für die jeweilige Anlage bzw. diese Stelle zuständige Fahrdienstleiter.

Beim Weiterfahren oder Zurücksetzen bzw. Zurückschieben eines Zuges nach dem Halten auf freier Strecke ist jeweils der Fahrdienstleiter zuständig, in dessen Richtung nach dem Halten gefahren wird.

3.6 Fahrordnung

bleibt frei

3.7 Außergewöhnliche Sendungen, Fahrzeuge usw.

Außergewöhnliche Sendungen (auch außergewöhnliche Fahrzeuge und Züge) auf der Grenzstrecke dürfen nur in Züge eingestellt werden, wenn darüber eine Beförderungsanordnung (Regelzüge der DB InfraGO AG) oder einer Fahrplananordnung (Sonderzüge der DB InfraGO AG, sowie Regel- und Sonderzüge der ÖBB-Infrastruktur AG) vorliegt.

Die Beförderungsanordnung oder die Fahrplananordnung enthält:

- die Bza-Nr. der DB InfraGO AG
- die aS-Zahl der EVU (von österreichischer Seite)
- den zu benutzenden Zug
- die Beförderungsbedingungen für die Grenzstrecke
- den Beförderungstag

3.8 Nachschieben

Nachschieben ist auf der Grenzstrecke Griesen – Ehrwald verboten.

3.9 Zugbildung, Zugvorbereitung, Bremsen

Die Zugbildung von Zügen, die den Eisenbahn-Grenzübergang Griesen - Ehrwald befahren, und die Bremsberechnung bzw. –einstellung für diese Züge erfolgt nach den auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG und der ÖBB-Infrastruktur AG hierfür gültigen Regeln.

Erläuterung:

Die Regeln und Anforderungen für beide Infrastrukturen sind bei unterschiedlichen Regeln erfüllt, wenn die Regeln mit den höheren Anforderungen angewendet werden (Prinzip der Anwendung der Regeln mit der größten Sicherheit). Widersprechen sich die Regeln, treffen die für das sichere Erbringen der Eisenbahnverkehrsleistung Verantwortlichen entsprechende Anordnungen jeweils für ihr Unternehmen. Ggf. sind die Infrastrukturbetreiber einzubinden, die erforderlichenfalls entsprechende einheitliche Regeln für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in diese Zusatzbestimmungen aufnehmen.

Signale an Zügen und Fahrzeugen, sowie Signale für die Zugmannschaften/für das Zugpersonal sind auf dem Eisenbahn-Grenzübergang Griesen – Ehrwald nach den

Regeln der DB InfraGO AG oder nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG anzubringen bzw. zu geben.

3.10 Befehle

Die Verständigung von grenzüberschreitenden Fahrten mittels Befehlen über Besonderheiten im Bereich der Grenzstrecke Griesen – Ehrwald einschließlich dem jeweils anschließenden Einfahr- bzw. Ausfahrweg in dem jeweiligen Grenzbahnhof, erfolgt mit den europäischen Befehlen (1 – 9) sowie den nationalen Befehlsmustern der ÖBB-Infrastruktur AG oder der DB InfraGO AG.

Grundsätzlich ist das Befehlsmuster aus dem Regelwerk jenes Infrastrukturbetreibers zu verwenden, auf dessen Infrastruktur der Befehl übermittelt wird.

Verfügt der Triebfahrzeugführer bei fernmündlicher Übermittlung nur über das Befehlsmuster des benachbarten Infrastrukturbetreibers, ist der Fdl darüber zu verständigen. In diesem Fall sind bei nationalen Befehlen die Wortlaute von

- ÖBB-Befehlen im DB-Befehl 95.95 (95.96 Freitext)
- DB-Befehlen im ÖBB-Befehl 24 (24.1 Freitext)

vom Triebfahrzeugführer einzutragen.

In bestimmten Fällen können schriftliche Befehle eines Infrastrukturbetreibers nach seinem Muster im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers durch Aushändigung einer Kopie des Befehlsmusters übermittelt werden. Der den schriftlichen Befehl empfangende Triebfahrzeugführer/(S)Kl-Führer hat beim Befehlsempfang vor der Empfangsbescheinigung die Lesbarkeit des ausgehändigten Befehls zu prüfen; ggf. ist der Befehlsempfang zurückzuweisen und die Empfangsbescheinigung zu verweigern.

Maßgebend für die Anwendung eines schriftlichen Befehls sind grundsätzlich die Normen/das Regelwerk des Infrastrukturbetreibers, auf dessen Infrastruktur der Befehl gilt. Die Verfahrensweise bei der Übermittlung von schriftlichen Befehlen erfolgt stets nach den Regeln bzw. Normen des Infrastrukturbetreibers, der den Befehl an den Zug übermittelt.

Für alle Befehle wird eine eindeutige Kennung vergeben.

3.11 Abweichen von der Fahrordnung auf der freien Strecke - Auf dem Gegengleis fahren

Entfällt (eingleisige Strecke)

3.12 Nebenfahrten/Sperrfahrten

Nebenfahrten und TAE-Fahrten der ÖBB-Infrastruktur AG auf der Grenzstrecke sind ausschließlich

- als NO-Fahrt
- im gesperrten Streckengleis und auf Sicht, sowie
- auf der Infrastruktur der ÖBB bis zur Staatsgrenze zugelassen.

Entsprechende Fahrten der DB InfraGO AG sind Sperrfahrten und sind auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG bis zur Staatsgrenze zugelassen.

Nebenfahrten/Sperrfahrten erhalten Fahrpläne oder Fahrtanweisungen sowie schriftliche Befehle nach den Regeln des Infrastrukturbetreibers, dessen Infrastruktur befahren wird.

Besonderheiten (Ausnahmeregelungen)

Fahrten eines Infrastrukturbetreibers bzw. in dessen Auftrag dürfen zur Instandsetzung/Entstörung von techn. Einrichtungen bzw. zur technischen Hilfeleistung bei Unregelmäßigkeiten im Bereich der Infrastruktur der Nachbarbahn verkehren (z.B. Austausch/Aufstellen von El- bzw. Lf-Signalen. Arbeiten an der Schutzstrecke, Inspektion Vorsignale, Unfälle).

3.13 Notfälle

Nur in Notfällen dürfen solche Fahrten nach Anweisung des Notfallmanagers der DB InfraGO AG bzw. des Einsatzleiters der ÖBB-Infrastruktur AG bis in den benachbarten Grenzbahnhof auf Sicht fahren.

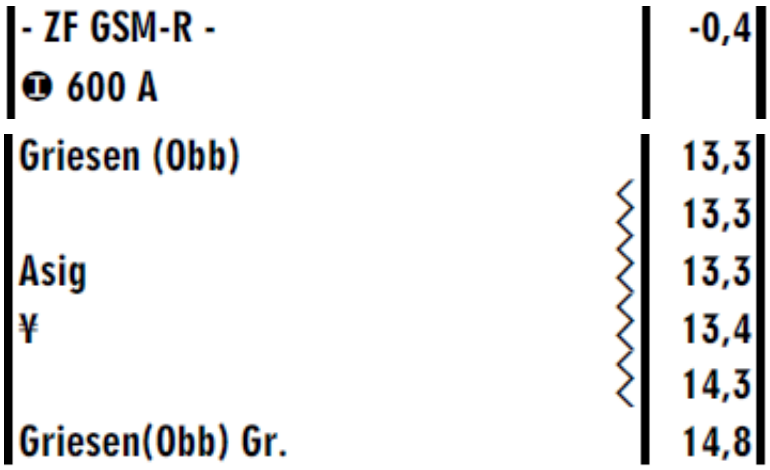
3.14 Halt auf freier Strecke aus unvorhergesehenem Anlass; Zugteilung, Zugtrennung

Kann nicht mit dem ganzen Zug sondern nur mit einem Zugteil weiter-/zurückgefahren werden, muss der zurückgelassene/abgetrennte Zugteil von einem Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes/EVU bewacht werden.

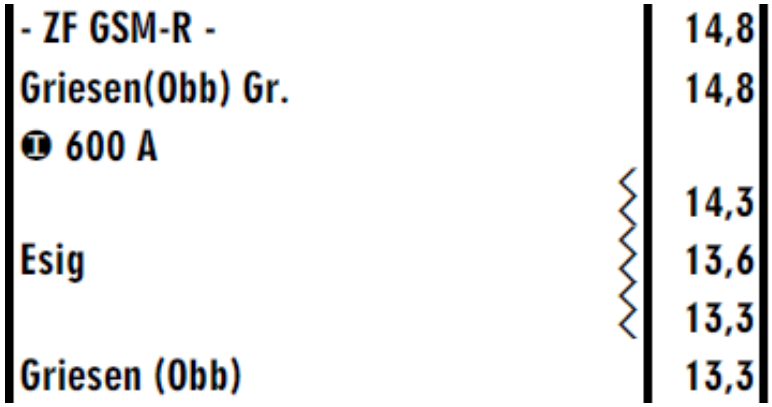
Anlage

Geschwindigkeitsunabhängige Fahrplandarstellung beider Richtungen für den Bereich Griesen (Obb) – Griesen (Obb) Grenze

Fahrtrichtung Griesen (Obb) – Griesen (Obb) Grenze (Staatsgrenze n. Ehrwald)



Fahrtrichtung Griesen (Obb) Grenze (Staatsgrenze n. Ehrwald) – Griesen (Obb)



1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzbestimmungen haben:

DB InfraGO AG
Region Süd
Betrieb Netz Augsburg
Viktoriastraße 3
86150 Augsburg

und

ÖBB-Infrastruktur AG
Sicherheit und Qualität - Standards
Praterstern 3
1020 Wien

2 Zusatzbestimmungen für das Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs

siehe folgende Seiten

DB InfraGO	ÖBB INFRA
Region Süd	**ÖBB-Infrastruktur AG**

Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber für das Befahren des Eisenbahn – Grenzübergangs Pfronten-Steinach - Vils

gültig vom 01.03.2010 an.

Geschäftsführende Stellen	
DB InfraGO AG	ÖBB-Infrastruktur AG
DB InfraGO AG Region Süd Betrieb Netz Augsburg Viktoriastraße 3 86150 Augsburg	ÖBB-Infrastruktur AG Sicherheit und Qualität - Standards Praterstern 3 1020 Wien

Verzeichnis der Änderungen ÖBB-Infrastruktur AG

lfd. Nr.	verfügt mit	Gegenstand	Datum
1	035_14_2009	Inkraftsetzung	03-2010
2	00035_05_12	1. Änderung	15-03-2012
3	00035_000019_12	2. Änderung	10-06-2012
4	00035_000030_13	3. Änderung	15-12-2013
5	00035_000018_14	4. Änderung	14-12-2014
6	00035_000016_15	5. Änderung	13-12-2015
7	00035_000014_16	6. Änderung	14-09-2016
8	00037_000018_18	7. Änderung	09-12-2018
9	00037_000006_19	8. Änderung	15-12-2019
10	00037-000008-21	9. Änderung	12-12-2021
11	00037-000020-23	10. Änderung	10.12.2023
12	00037-000019-25	11. Änderung	14.12.2025

Verzeichnis der Aktualisierungen DB InfraGO AG

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Aktualisierung eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	Neudruck/Neu -ausgabe	01.03. 2010	s. Einführungsschreiben I.NVR-S-R-BYW v 08.12.2009 (Erstausgabe)	
2	1. Berichtigung	15.03. 2012	s. Einführungsschreiben I.NVR-S-R-SYB v. 13.01.2012	Neudruck
3	2. Berichtigung	10.06. 2012	s. Einführungsschreiben I.NVR-S-R-SYB v. 29.03.2012	Neudruck
4	3. Berichtigung	15.12. 2013	s. Einführungsschreiben I.NVR-S-R-SYB v. 01.10.2013	Neudruck
5	4. Berichtigung	14.12.2014	s. Kundenschreiben I.NVR-S-R-SYB v. 23.09.2014	Neudruck
6	5. Berichtigung	13.12.2015	s. Kundenschreiben I.NVR-S-R-SYB v. 14.08.2015	Neudruck
7	6. Berichtigung	14.09.2016	s. Erläuterungen	Neudruck
8	Verschiedenes	09.12.2018	siehe Erläuterung	Neudruck
9	Verschiedenes	15.12.2019	siehe Erläuterung	Neudruck
10	Verschiedenes	12.12.2021	siehe Erläuterung	Neudruck
11	Verschiedenes	10.12.2023	siehe Erläuterung	Neudruck
12	Verschiedenes	14.12.2025	siehe Erläuterung	Neudruck

1. Inhalt, Geltungsbereich

Diese Unterlage enthält die Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber DB InfraGO AG und ÖBB-Infrastruktur AG für das Fahren über den Eisenbahn-Grenzübergang Pfronten-Steinach - Vils einschl. der Grenzbahnhöfe Pfronten-Steinach und Vils, sowie Ergänzungen, Abweichungen, Begriffsdarstellungen zu den betrieblichen Richtlinien 30.01 Betriebsvorschrift V3 und 30.02 Signalbuch der ÖBB-Infrastruktur AG und zu Ril 301 und 408 der DB InfraGO AG und enthält somit u. a. die „Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken“ gem. Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB InfraGO AG Ziffer 2.3.4.

2. Beschreibung der Grenzstrecke

Lage der Grenzen

Lage der

Staatsgrenze zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland,

sowie

Grenze zwischen den Infrastrukturbetreibern DB InfraGO AG und ÖBB-Infrastruktur AG

- in km 0,000 der Strecke Nr. 35201 Vils (Grenze) – Vils der ÖBB-Infrastruktur AG
- in km 34,340 der Strecke Nr. 5403 Kempten – Pfronten-Steinach (Grenze) der DB InfraGO AG

Grenzbetriebsstrecke im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung der Bundesrepublik Deutschland § 3a:

Bf Pfronten-Steinach – Bf Vils jeweils einschließlich

Gleise der Grenzstrecke

Gleis Pfronten-Steinach – Vils

- Bezeichnung DB InfraGO AG „Gleis von Pfronten-Steinach nach Vils“
- Bezeichnung ÖBB-Infrastruktur AG „Streckengleis 1“

Grenze zwischen Bahnhof Vils und Gleis der freien Strecke ist das Einfahrsignal „Zf 11“ in km 3,451

Grenze zwischen Bahnhof Pfronten-Steinach und Gleis der freien Strecke ist das Einfahrsignal „19 F“ in km 33,535

Bahnübergänge (BÜ) bzw. Eisenbahnkreuzung (EK) im Bereich der Grenzstrecke Pfronten-Steinach - Vils:

ÖBB-Infrastruktur AG:

EK technisch gesichert (Lichtzeichenanlage) im km 0,439

EK technisch gesichert (Lichtzeichenanlage) im km 1,710

EK technisch gesichert (Lichtzeichenanlage) im km 2,750

EK technisch gesichert (Schrankenanlage) im km 3,275

DB InfraGO AG:

BÜ nicht technisch gesichert im km 33,401

BÜ nicht technisch gesichert im km 33,711

BÜ nicht technisch gesichert im km 33,837

Zuständige Fahrdienstleiter für die Grenzstrecke

ÖBB-Infrastruktur AG:

Fahrdienstleiter Reutte in Tirol

Der Bahnhof Vils wird vom Fdl Reutte in Tirol fernbedient.

DB InfraGO AG:

Fahrdienstleiter Durach

Der Bahnhof Pfronten-Steinach wird vom Fdl Durach fernbedient.

Signale, Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)

Signale sind in der Regel nach den Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers aufgestellt.

Die Grenzstrecke ist mit PZB ausgerüstet.

Ankündigungssignale zu Signalen, z.B. Vorsignale, Ankündigungssignal/Langsamfahrscheibe, sind erforderlichenfalls im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgestellt. Dem entsprechend erfolgt auch die PZB-Absicherung.

Elektrischer Zugbetrieb

Die Oberleitung der Grenzstrecke von Bf. Vils bis einschließlich Bf. Pfronten-Steinach wird von der ÖBB-Infrastruktur AG versorgt.

Telekommunikationseinrichtungen

Für den Eisenbahn-Grenzübergang Pfronten-Steinach - Vils sind folgende Telekommunikationsverbindungen eingerichtet:

- Zugfunkeinrichtungen:

  DB InfraGO AG: Digitaler Zugfunk (GSM-R D).

  ÖBB-Infrastruktur AG: Digitaler Zugfunk (GSM-R A)

  Umschaltpunkt ist in km 0,000 der ÖBB-Infrastruktur AG bzw. in km 34,340 der DB InfraGO AG (Staatsgrenze).

3. Bahnbetriebliche Regelungen für die Grenzstrecke Pfronten-Steinach – Vils und die Grenzbahnhöfe Pfronten-Steinach und Vils

Gültigkeit von Normen und Regelwerk; zusätzliche Bestimmungen

Grundsätzlich gelten jeweils bis zur Staatsgrenze

- für die von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Infrastruktur neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen der Republik Österreich die Normen der ÖBB-Infrastruktur AG,
- für die von der DB InfraGO AG betriebene Infrastruktur neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen der Bundesrepublik Deutschland das netzzugangsrelevante Regelwerk und das betrieblich-technische Regelwerk der DB InfraGO AG (s. Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB InfraGO AG).

Zugmannschaften (einschließlich Personal von Nebenfahrten) und Zugpersonal, die nur die Grenzstrecke und die Grenzbahnhöfe befahren, müssen Normen und Regelwerke der Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber in dem Umfang beherrschen, wie es für das Befahren der Grenzstrecke und der Grenzbahnhöfe erforderlich ist.

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen oder in einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) nichts anderes geregelt ist, ist hierfür maßgebend

- grundsätzlich der Ort des Triebfahrzeugführers
- beim Zurückfahren/Zurücksetzen/Zurückschieben, sowie beim Weiterfahren eines Zuges auf freier Strecke jeweils das Regelwerk/ die Normen des Infrastrukturbetreibers, in dessen Richtung zurück- oder weitergefahren wird.

Im Bereich der Grenzstrecke und der Grenzbahnhöfe können Nothaltaufträge über Zugfunk sowohl gemäß den Normen/dem Regelwerk der ÖBB-Infrastruktur AG als auch der DB InfraGO AG empfangen werden, die in jedem Fall zu beachten sind.

Nothaltaufträge sind immer sofort auszuführen.

Signale, PZB-Absicherung

Sind Ankündigungssignale zu Signalen, z.B. Vorsignale, Ankündigungssignal/ Langsamfahrscheibe, Geschwindigkeits-Ankündesignal/ Ankündigungstafel, im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgestellt, gelten in diesem Fall für das Ankündigungssignal die Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers, in dessen Bereich das angekündigte Signal steht. Entsprechendes gilt für die zugehörige PZB-Absicherung.

Reicht eine (vorübergehende) Langsamfahrstelle oder ein Gleisabschnitt mit anderen zu signalisierenden Besonderheiten über die Grenze zwischen den Infrastrukturbetreibern hinweg, gelten für die Signalisierung des Endes die Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers am Beginn der Langsamfahrstelle.

Fahrplanunterlagen (auch EBuLa der DB InfraGO AG)

Beim Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs Pfronten-Steinach - Vils werden in der Regel durch die ÖBB-Infrastruktur AG Fahrplanunterlagen herausgegeben. Die von der ÖBB-Infrastruktur AG herausgegebenen Fahrplanunterlagen gelten bis zur Ankunft bzw. ab der Abfahrt im Bahnhof Pfronten-Steinach; die Darstellung erfolgt nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG. Eine geschwindigkeitsunabhängige Fahrplandarstellung beider Richtungen für den Bereich Pfronten-Steinach – Pfronten Steinach Grenze nach dem Muster der DB InfraGO AG (Buchfahrplan Spalten 3a und 3b, Führerraumanzeige Kilometrierungs- und Grafikspalte) befindet sich als Anlage zu diesen Zusatzbestimmungen.

Fahrplanbeantragung

Für jede Trasse auf der gesamten Grenzstrecke kann es nur ein anmeldendes EVU geben. Besitzt das anmeldende EVU nur für einen Teil der Grenzstrecke die erforderliche Sicherheitsbescheinigung, so ist für den zweiten Teil der Grenzstrecke, das kooperierende EVU, welches für diesen Teil über eine Sicherheitsbescheinigung verfügt, verpflichtend bekanntzugeben. Ein aktuelles Verzeichnis der auf dem österreichischen Teil bzw. deutschen Teil der Grenzstrecke zugelassenen EVU, kann bei Bedarf tagesaktuell gegenseitig von der DB InfraGO AG bzw. ÖBB-Infrastruktur AG angefordert werden.
Trassenanmeldungen müssen mindestens folgende Angaben enthalten:
- Internationale Zugnummer unter Angabe des Zugausgangsbahnhofs/Zielbahnhofs im Ausland
- Zugcharakteristik und Verkehrszeitregelung
- Name des kooperierenden EVU beim Nachbar Infrastrukturbetreiber
- Benennung der im Grenzbahnhof durchzuführenden Behandlung (Personalwechsel, Wagentechnische Untersuchung, etc.) sowie die erforderliche Mindestaufenthaltsdauer.

Züge, die mehr als 20 Stunden verspätet sind, dürfen die Infrastruktur der DB InfraGO AG und damit die Grenzstrecke nicht mehr befahren. Daher wird für Züge mit einer Verspätung von mehr als 20 Stunden eine neue, gültige Fahrplanunterlage für die Grenzbetriebsstrecke benötigt. Hierzu ist es erforderlich, eine entsprechende Trassenanmeldung im Gelegenheits- / adhoc-Verkehr zu beantragen.

La

In der La der ÖBB-Infrastruktur AG sind zu La-Strecke

„352a Staatsgrenze nächst Ehrwald – Staatsgrenze nächst Vils“ bzw. „352b Staatsgrenze nächst Vils – Staatsgrenze nächst Ehrwald“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis bzw. ab km 0,000 (Grenze) enthalten.

In der La der DB InfraGO AG sind zu La-Strecke

„104a Kempten (Allgäu) Hbf – Pfronten-Steinach - Grenze km 34,340“ bzw. „104b Grenze km 34,340 – Pfronten-Steinach – Kempten (Allgäu) Hbf“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis bzw. ab km 34,340 (Grenze) enthalten.

Zur Unterstützung der Triebfahrzeugführer wird darüber hinaus zu jeder vorübergehenden Langsamfahrstelle ein Hinweis in der jeweiligen La des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgenommen, wenn sich

- das zugehörige Ankündigungssignal zu einer vorübergehenden Langsamfahrstelle der ÖBB-Infrastruktur AG bzw.
- die zugehörige Langsamfahrscheibe zu einer vorübergehenden Langsamfahrstelle der DB InfraGO AG

im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers befindet.

Beispieleinträge dazu für die La der DB InfraGO AG:

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd. Nr.	In Betriebsstelle oder zwischen den Betriebsstellen	Ortsangabe	Geschwin-digkeit Besonder-heiten	Uhrzeit oder betroffene Züge	In Kraft ab	Außer Kraft ab	Gründe und sonstige Angaben
	PfrontenSteinach - Pfronten Grenze	**34,00**	Lf 1 / ÖBB Ankündigungs-signal Kz 3		15.12. 13 06:00	18.12. 13 20:00	La bei ÖBB PZB am Ankündigungssignal ständig wirksam

Beispieleinträge dazu für die La der ÖBB-Infrastruktur AG:

1 Betriebsstellen	2 Lage	3 Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit für das Regelgleis und das durchgehende Hauptgleis	4 Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit für das Gegengleis, das durchgehende Hauptgleis der Gegenrichtung und andere Bf-Gleise	5 gültig *ID-Nr.* La-Begr.
Staatsgrenze nächst Vils bis Staatsgrenze nächst Ehrwald-Zugspitzbahn		Änderung zum Buchfahrplan: Vorbemerkungen: a) BFZ Innsbruck: Telefonnummer lautet richtig: 01930008604510		*10136* SO
Heiterwang-Plansee | **Bichlbach-Almkopfbahn**	**10,900** – 11,300 *400m*	**40**		*10074* OB
Ehrwald-Zugspitzbahn | **Staatsgrenze nächst Ehrwald-Zugspitzbahn**	**30,330**	La bei DB: Kennziffer 6. Abstand zur Anfangsscheibe 500m.		*10871* OB
Staatsgrenze nächst Ehrwald-Zugspitzbahn				*10136*

Zuständige Fahrdienstleiter bei Meldungen

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen oder in einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) nichts anderes geregelt ist, erfolgt die Entgegennahme und Abgabe von Aufträgen und Meldungen, sowie der Aufruf von Hilfe jeweils durch den für die Infrastruktur zuständigen Fdl.

Bei unerlaubtem Überfahren von bzw. unzulässigem Vorbeifahren an Haltsignalen oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war, sowie bei Unregelmäßigkeiten/Störungen an der Zugbeeinflussung und an Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen (EKSA) ist dies der für die jeweilige Anlage bzw. diese Stelle zuständige Fahrdienstleiter.

Beim Weiterfahren oder Zurücksetzen bzw. Zurückschieben eines Zuges nach dem Halten auf freier Strecke ist jeweils der Fahrdienstleiter zuständig, in dessen Richtung nach dem Halten gefahren wird.

Fahrordnung

bleibt frei

Außergewöhnliche Sendungen, Fahrzeuge usw.

Außergewöhnliche Sendungen (auch außergewöhnliche Fahrzeuge und Züge) auf der Grenzstrecke dürfen nur in Züge eingestellt werden, wenn darüber eine Beförderungsanordnung (Regelzüge der DB InfraGO AG) oder einer Fahrplananordnung (Sonderzüge der DB InfraGO AG, sowie Regel- und Sonderzüge der ÖBB-Infrastruktur AG) vorliegt.

Die Beförderungsanordnung oder die Fahrplananordnung enthält:

- die Bza-Nr. der DB InfraGO AG
- die aS-Zahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen (von österreichischer Seite)
- den zu benutzenden Zug
- die Beförderungsbedingungen für die Grenzstrecke und
- den Beförderungstag

Nachschieben

Nachschieben ist auf der Grenzstrecke Pfronten-Steinach - Vils verboten.

Zugbildung, Zugvorbereitung, Bremsen

Die Zugbildung von Zügen, die den Eisenbahn-Grenzübergang Pfronten-Steinach - Vils befahren, und die Bremsberechnung bzw. –einstellung für diese Züge erfolgt nach den auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG und der ÖBB-Infrastruktur AG hierfür gültigen Regeln.

Erläuterung:

Die Regeln und Anforderungen für beide Infrastrukturen sind bei unterschiedlichen Regeln erfüllt, wenn die Regeln mit den höheren Anforderungen angewendet werden (Prinzip der Anwendung der Regeln mit der größten Sicherheit). Widersprechen sich die Regeln, treffen die für das sichere Erbringen der Eisenbahnverkehrsleistung Verantwortlichen entsprechende Anordnungen jeweils für ihr Unternehmen. Ggf. sind die Infrastrukturbetreiber einzubinden, die erforderlichenfalls entsprechende einheitliche Regeln für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in diese Zusatzbestimmungen aufnehmen.

Signale an Zügen und Fahrzeugen, sowie Signale für die Zugmannschaften/für das Zugpersonal sind auf dem Eisenbahn-Grenzübergang Pfronten-Steinach - Vils nach den Regeln der DB InfraGO AG oder nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG anzubringen bzw. zu geben.

Befehle

Die Verständigung von grenzüberschreitenden Fahrten mittels Befehlen über Besonderheiten im Bereich der Grenzstrecke Pfronten-Steinach – Vils einschließlich dem jeweils anschließenden Einfahr- bzw. Ausfahrweg in dem jeweiligen Grenzbahnhof, erfolgt mit den europäischen Befehlen (1 – 9) sowie den nationalen Befehlsmustern der ÖBB-Infrastruktur AG oder der DB InfraGO AG.

Grundsätzlich ist das Befehlsmuster aus dem Regelwerk jenes Infrastrukturbetreibers zu verwenden, auf dessen Infrastruktur der Befehl übermittelt wird.

Verfügt der Triebfahrzeugführer bei fernmündlicher Übermittlung nur über das Befehlsmuster des benachbarten Infrastrukturbetreibers, ist der Fdl darüber zu verständigen. In diesem Fall sind bei nationalen Befehlen die Wortlaute von

- ÖBB-Befehlen im DB-Befehl 95.95 (95.96 Freitext)
- DB-Befehlen im ÖBB-Befehl 24 (24.1 Freitext)

vom Triebfahrzeugführer einzutragen.

In bestimmten Fällen können schriftliche Befehle eines Infrastrukturbetreibers nach seinem Muster im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers durch Aushändigung einer Kopie des Befehlsmusters übermittelt werden. Der den schriftlichen Befehl empfangende Triebfahrzeugführer/(S)Kl-Führer hat beim Befehlsempfang vor der Empfangsbescheinigung die Lesbarkeit des ausgehändigten Befehls zu prüfen; ggf. ist der Befehlsempfang zurückzuweisen und die Empfangsbescheinigung zu verweigern.

Maßgebend für die Anwendung eines schriftlichen Befehls sind grundsätzlich die Normen/das Regelwerk des Infrastrukturbetreibers, auf dessen Infrastruktur der Befehl gilt. Die Verfahrensweise bei der Übermittlung von schriftlichen Befehlen erfolgt stets nach den Regeln bzw. Normen des Infrastrukturbetreibers, der den Befehl an den Zug übermittelt.

Für alle Befehle wird eine eindeutige Kennung vergeben.

Abweichen von der Fahrordnung auf der freien Strecke - Auf dem Gegengleis fahren

bleibt frei

Nebenfahrten/Sperrfahrten

Nebenfahrten und TAE-Fahrten der ÖBB-Infrastruktur AG auf der Grenzstrecke sind ausschließlich

- als NO-Fahrt
- im gesperrten Streckengleis und auf Sicht, sowie
- auf der Infrastruktur der ÖBB bis zur Staatsgrenze zugelassen.

Entsprechende Fahrten der DB InfraGO AG sind Sperrfahrten und sind auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG bis zur Staatsgrenze zugelassen. Nebenfahrten/Sperrfahrten erhalten Fahrpläne oder Fahrtanweisungen sowie schriftliche Befehle nach den Regeln des Infrastrukturbetreibers, dessen Infrastruktur befahren wird.

Besonderheiten (Ausnahmeregelungen)

Fahrten eines Infrastrukturbetreibers bzw. in dessen Auftrag dürfen zur Instandsetzung/Entstörung von techn. Einrichtungen bzw. zur technischen Hilfeleistung bei Unregelmäßigkeiten im Bereich der Infrastruktur der Nachbarbahn verkehren (z.B. Austausch/Aufstellen von Lf-Signalen. Inspektion Vorsignale, Unfälle).

Notfälle

Nur in Notfällen dürfen solche Fahrten nach Anweisung des Notfallmanagers der DB InfraGO AG bzw. des Einsatzleiters der ÖBB-Infrastruktur AG bis in den benachbarten Grenzbahnhof auf Sicht fahren.

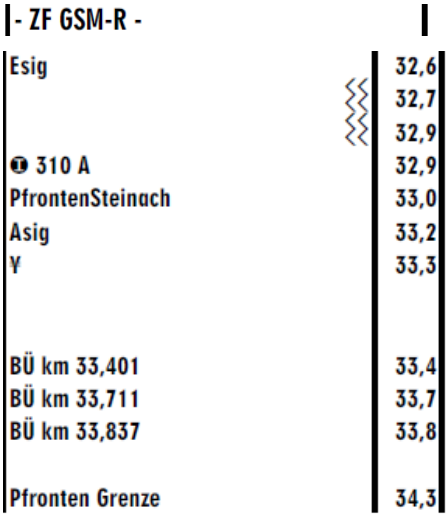
Halt auf freier Strecke aus unvorhergesehenem Anlass; Zugteilung, Zugtrennung

Kann nicht mit dem ganzen Zug sondern nur mit einem Zugteil weiter-/zurückgefahren werden, muss der zurückgelassene/abgetrennte Zugteil von einem Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes/EVU bewacht werden.

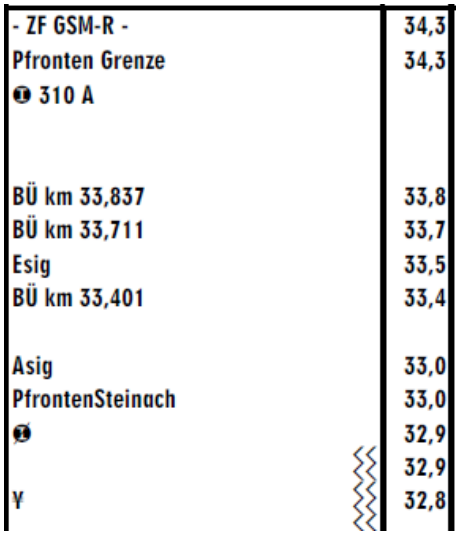
Anlage 1

Geschwindigkeitsunabhängige Fahrplandarstellung beider Richtungen für den Bereich Pfronten-Steinach – Pfronten Grenze

Fahrtrichtung Pfronten-Steinach – Pfronten Grenze (Staatsgrenze n. Vils)



Fahrtrichtung Pfronten Grenze (Staatsgrenze n. Vils) – Pfronten-Steinach



1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzbestimmungen haben:

DB InfraGO AG
Region Süd
Betrieb Netz Augsburg
Viktoriastraße 3
86150 Augsburg

und

ÖBB-Infrastruktur AG
Stab Sicherheit und Qualität - Standards
Praterstern 3
1020 Wien

2 Zusatzbestimmungen für das Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs

siehe folgende Seiten

DB InfraGO	ÖBB INFRA
Region Süd	**ÖBB-Infrastruktur AG**

Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber für das Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs Lindau–Lochau-Hörbranz

gültig vom 15.03.2011 an.

Geschäftsführende Stellen	
DB InfraGO AG	ÖBB-Infrastruktur AG
DB InfraGO AG Region Süd Betrieb Netz Augsburg Viktoriastraße 3 86150 Augsburg	ÖBB-Infrastruktur AG Sicherheit und Qualität - Standards Praterstern 3 1020 Wien

Verzeichnis der Änderungen ÖBB-Infrastruktur AG

lfd. Nr.	verfügt mit	Gegenstand	Datum
1	00035_05_11	Inkraftsetzung	15-03-2011
2	00035_13_11	1. Änderung	15-03-2011
3	00035_28_11	2. Änderung	11.12.2011
4	00035_000021_12	3. Änderung	10.06.2012
5	00035_000032_13	4. Änderung	15.12.2013
6	00035_000020_14	5. Änderung	14.12.2014
7	00035_000018_15	6. Änderung	13.12.2015
8	00037_000020_18	7. Änderung	09.12.2018
9	00037_000003_19	8. Änderung	28.02.2020
10	00037-000010-21	9. Änderung	12.12.2021
11	00037-000022-23	10. Änderung	10.12.2023
12	00037-000021-25	11. Änderung	14.12.2025

Verzeichnis der Aktualisierungen DB InfraGO AG

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Aktualisierung eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	Neudruck/Neu-ausgabe	15.03. 2011	s. Einführungsschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-AUG (B) v. 15.12.2010 (Erstausgabe)	
2	1. Berichtigung	15.03. 2011	s. Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-AUG (B) v. 02.03.2011	
3	2. Berichtigung	11.12. 2011	s. Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-AUG (B) v 05.10.2011	Neudruck
4	3. Berichtigung	10.06. 2012	s. Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-AUG (B) v 29.03.2012	Neudruck
5	4. Berichtigung	15.12. 2013	s. Bekanntgabeschreiben I.NP-S-D-AUG (B) v. 24.09.2013	Neudruck
6	5. Berichtigung	14.12. 2014	s. Bekanntgabeschreiben I.NP-S-D-AUG (B) v. 18.09.2014	Neudruck
7	6. Berichtigung	13.12. 2015	s. Bekanntgabeschreiben I.NP-S-D-AUG (B) v. 07.08.2015	Neudruck
8	Verschiedenes	09.12.2018	siehe Erläuterung	Neudruck
9	Verschiedenes	28.02.2020	siehe Erläuterung	Neudruck
10	Verschiedenes	12.12.2021	siehe Erläuterung	Neudruck
11	Verschiedenes	10.12.2023	siehe Erläuterung	Neudruck
12	Verschiedenes	14.12.2025	siehe Erläuterung	Neudruck

1. Inhalt, Geltungsbereich

Diese Unterlage enthält die Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber DB InfraGO AG und ÖBB-Infrastruktur AG für das Fahren über den Eisenbahn-Grenzübergang Lochau-Hörbranz – Lindau einschl. der Grenzbahnhöfe Lochau-Hörbranz und des Bf Lindau (mit Bf-Teilen Lindau-Insel, Lindau-Reutin und Lindau-Aeschach), sowie Ergänzungen, Abweichungen, Begriffsdarstellungen zu den betrieblichen Richtlinien 30.01 Betriebsvorschrift V3 und 30.02 Signalbuch der ÖBB-Infrastruktur AG und zu Ril 301 und 408 der DB InfraGO AG und enthält somit u. a. die „Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken“ gem. Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB InfraGO AG Ziffer 2.3.4.

2. Beschreibung der Grenzstrecke

Lage der Grenzen

Lage der Staatsgrenze zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland, sowie Grenze zwischen den Infrastrukturbetreibern DB InfraGO AG und ÖBB-Infrastruktur AG in km 5,947 der

- Strecke Nr. 10105 Innsbruck Hbf – Lindau-Insel der ÖBB-Infrastruktur AG.
- Strecke Nr. 5420 Lindau (DB Grenze) der DB InfraGO AG

im Bahnhof Lochau-Hörbranz.

Grenzbetriebsstrecke im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung der Bundesrepublik Deutschland § 3a:
Bahnhof Lindau (mit Bft Lindau-Insel, Bft Lindau-Reutin, Bft Lindau-Aeschach) - Bahnhof Lochau-Hörbranz jeweils einschließlich

Betriebswechselbahnhöfe: Lochau-Hörbranz und Lindau (mit Bft Lindau-Insel, Bft Lindau-Reutin, Bft Lindau-Aeschach)

Gleise des Grenzübergangs

Gleise im Bahnhof Lochau-Hörbranz, auf denen sich die Staatsgrenze befindet:

- Gleisabschnitt 701 - Fortsetzung des Regelgleises von Lindau nach Lochau-Hörbranz (Lage der Staatsgrenze zwischen Verschubhalttafel und erster Weiche),
- Gleisabschnitt 702 - Fortsetzung des Regelgleises von Lochau-Hörbranz nach Lindau (Lage der Staatsgrenze zwischen Verschubhalttafel und erster Weiche).

Regelgleis von Lochau-Hörbranz nach Lindau

- Bezeichnung DB InfraGO AG „Gleis von Lochau-Hörbranz nach Lindau
- Bezeichnung ÖBB-Infrastruktur AG „Streckengleis 2“
- Grenze zwischen Bahnhof Lindau und Gleis der freien Strecke Einfahrsignal 68F in km 3,410
- Grenze zwischen Bahnhof Lochau-Hörbranz und Gleis der freien Strecke Einfahrsignal Yp in km 5,784

Regelgleis von Lindau nach Lochau-Hörbranz

- Bezeichnung DB InfraGO AG „Gleis von Lindau nach Lochau-Hörbranz“
- Bezeichnung ÖBB-Infrastruktur AG „Streckengleis 1“
- Grenze zwischen Bahnhof Lindau und Gleis der freien Strecke Einfahrsignal 68FF in km 3,410
- Grenze zwischen Bahnhof Lochau-Hörbranz und Gleis der freien Strecke Einfahrsignal Z1 in km 5,784

Bahnübergänge an den Streckengleisen zwischen Lindau und Lochau-Hörbranz (Bedienung bzw. Überwachung, sowie Meldestelle für Unregelmäßigkeiten jeweils Fdl Lindau):

Bahnübergang (BÜ)

- in km 4,932
- in km 5,429

Zuständige Fahrdienstleiter für die Gleise des Grenzübergangs

DB InfraGO AG:
Fahrdienstleiter (Fdl) Lindau
Der Fahrdienstleiter Lindau, mit Arbeitsplatz in Immenstadt, ist täglich von 0 bis 24 Uhr besetzt.

ÖBB-Infrastruktur AG:
Fahrdiensleiter (Fdl) Wolfurt
Die Fahrdienstleitung in Wolfurt ist täglich von 0 bis 24 Uhr besetzt.

Signale, Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)

Signale sind in der Regel nach den Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers aufgestellt.

Die Grenzstrecke ist mit PZB ausgerüstet.

Ankündigungssignale zu Signalen, z.B. Vorsignale, Ankündigungssignal/ Langsamfahrscheibe, Ankündigen/Erwarten von Fahrleitungssignalen, sind erforderlichenfalls im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgestellt. Dem entsprechend erfolgt auch die PZB-Absicherung.

Im Bereich der Infrastruktur der DB InfraGO AG sind folgende Signale der ÖBB-Infrastruktur AG ständig aufgestellt.

- am Regelgleis Gleis von Lindau nach Lochau-Hörbanz/Streckengleis 1 mit Gültigkeit für die Regelfahrtrichtung Einfahrvorsignal z1 in km 4,859 mit zugehörigen Abstandstafeln und Einfahrsignal Z1 in km 5,784
- am Regelgleis Gleis von Lochau-Hörbanz nach Lindau/Streckengleis 2 mit Gültigkeit für die Gegenfahrtrichtung (von Lindau nach Lochau-Hörbranz) Einfahrvorsignal yp in km 4,859 mit zugehörigen Abstandstafeln und Einfahrsignal Yp in km 5,784

- jeweils neben den Gleisen 701 und 702 im Bahnhof Lochau-Hörbranz in km 5,927 Verschubhalttafeln

Elektrischer Zugbetrieb

Die Trennung der Oberleitung zwischen der DB InfraGO AG und der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt durch eine Schutzstrecke in der Nähe der Staatsgrenze auf Seiten der DB InfraGO AG.

Telekommunikationseinrichtungen

Für den Eisenbahn-Grenzübergang Lochau-Hörbranz - Lindau sind folgende Telekommunikationsverbindungen eingerichtet:

- Zugfunkeinrichtungen:

  DB InfraGO AG: Digitaler Zugfunk (GSM-R D).

  ÖBB-Infrastruktur AG: Digitaler Zugfunk (GSM-R A).

  Umschaltpunkt ist

  - in Richtung von Lindau nach Lochau-Hörbranz in km 5,714 (vor den Einfahrsignalen Lochau-Hörbranz)
  - in Richtung von Lochau-Hörbranz nach Lindau in km 4,865 (kurz nach BÜ in km 4,927 „Eichwaldstraße“)

3. Bahnbetriebliche Regelungen für die Grenzstrecke Lochau-Hörbranz – Lindau und die Grenzbahnhöfe Lochau-Hörbranz und Lindau

Gültigkeit von Normen und Regelwerk; zusätzliche Bestimmungen

Grundsätzlich gelten jeweils bis zur Staatsgrenze

- für die von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Infrastruktur neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen der Republik Österreich die Normen der ÖBB-Infrastruktur AG,
- für die von der DB InfraGO AG betriebene Infrastruktur neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen der Bundesrepublik Deutschland das netzzugangsrelevante Regelwerk sowie das betrieblich-technische Regelwerk der DB InfraGO AG (s. Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB InfraGO AG).

Zug- und Rangierpersonal, das nur die Strecke zwischen Lochau-Hörbranz und Lindau jeweils einschließlich befährt, muss Normen und Regelwerke der Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber in dem Umfang beherrschen, wie es für das Befahren des genannten Bereichs erforderlich ist.

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen oder in einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) nichts anderes geregelt ist, ist hierfür maßgebend

- grundsätzlich der Ort des Triebfahrzeugführers,
- beim Zurückfahren/Zurücksetzen/Zurückschieben, sowie beim Weiterfahren eines Zuges auf freier Strecke jeweils das Regelwerk/ die Normen des Infrastrukturbetreibers, in dessen Richtung zurück- oder weitergefahren wird.

Im Bereich der Grenzstrecke und der Grenzbahnhöfe können Nothaltaufträge über Zugfunk sowohl gemäß den Normen/dem Regelwerk der ÖBB-Infrastruktur AG als auch der DB InfraGO AG empfangen werden, die in jedem Fall zu beachten sind.

Nothaltaufträge sind immer sofort auszuführen.

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen nicht anderes geregelt ist, erfolgt die Einfahrt und Ausfahrt von Zügen in den und aus dem Bahnhof Lochau-Hörbranz aus/in Richtung Lindau-Reutin, sowie die Behandlung von Unregelmäßigkeiten an den Einfahrsignalen Z1 und Yp einschließlich der zugehörigen Vorsignale und Gleismagnete gemäß den Normen der ÖBB-Infrastruktur AG.

Verschub-/Rangierfahrten und Gleissperrungen im Bahnhof Lochau-Hörbranz erfolgen, sofern in den nachfolgenden Bestimmungen nichts anderes geregelt ist, nach den Normen der ÖBB-Infrastruktur AG.

Signale, PZB-Absicherung

Sind Ankündigungssignale zu Signalen, z.B. Vorsignale, Ankündigungssignal/ Langsamfahrscheibe, Geschwindigkeits-Ankündesignal/ Ankündigungstafel, Ankündigen/ Erwarten von Fahrleitungssignalen, im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgestellt, gelten in diesem Fall für das Ankündigungssignal die Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers, in dessen

Bereich das angekündigte Signal steht. Entsprechendes gilt für die zugehörige PZB-Absicherung.

Reicht eine (vorübergehende) Langsamfahrstelle oder ein Gleisabschnitt mit anderen zu signalisierenden Besonderheiten über die Grenze zwischen den Infrastrukturbetreibern hinweg, gelten für die Signalisierung des Endes die Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers am Beginn der Langsamfahrstelle.

Fahrplanunterlagen (auch EBuLa der DB InfraGO AG)

Beim Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs Lochau-Hörbranz - Lindau werden in der Regel durch die ÖBB-Infrastruktur AG Fahrplanunterlagen herausgegeben.

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG herausgegebenen Fahrplanunterlagen gelten bis zur Ankunft oder Durchfahrt bzw. ab der Abfahrt oder Durchfahrt im Bahnhof Lindau mit Bf-Teilen Lindau-Reutin und Lindau-Insel; die Darstellung erfolgt nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG. Eine geschwindigkeitsunabhängige Fahrplandarstellung beider Richtungen für den Bereich Lindau – Lindau-Reutin Grenze (Staatsgrenze n. Lochau-H.) nach dem Muster der DB InfraGO AG (Buchfahrplan Spalten 3a und 3b, Führerraumanzeige Kilometrierungs- und Grafikspalte) befindet sich als Anlage 2 zu diesen Zusatzbestimmungen.

Fahrplanbeantragung

Für jede Trasse auf der gesamten Grenzstrecke kann es nur ein anmeldendes EVU geben. Besitzt das anmeldende EVU nur für einen Teil der Grenzstrecke die erforderliche Sicherheitsbescheinigung, so ist für den zweiten Teil der Grenzstrecke, das kooperierende EVU, welches für diesen Teil über eine Sicherheitsbescheinigung verfügt, verpflichtend bekanntzugeben.

Ein aktuelles Verzeichnis der auf dem österreichischen Teil bzw. deutschen Teil der Grenzstrecke zugelassenen EVU, kann bei Bedarf tagesaktuell gegenseitig von der DB InfraGO AG bzw. ÖBB-Infrastruktur AG angefordert werden.

Trassenanmeldungen müssen mindestens folgende Angaben enthalten:

- Internationale Zugnummer unter Angabe des Zugausgangsbahnhofs/Zielbahnhofs im Ausland

- Zugcharakteristik und Verkehrszeitregelung

- Name des kooperierenden EVU beim Nachbar Infrastrukturbetreiber

- Benennung der im Grenzbahnhof durchzuführenden Behandlung (Personalwechsel, Wagentechnische Untersuchung, etc.) sowie die erforderliche Mindestaufenthaltsdauer.

Züge, die mehr als 20 Stunden verspätet sind, dürfen die Infrastruktur der DB InfraGO AG und damit die Grenzstrecke nicht mehr befahren. Daher wird für Züge mit einer Verspätung von mehr als 20 Stunden eine neue, gültige Fahrplanunterlage für die Grenzbetriebsstrecke benötigt. Hierzu ist es erforderlich, eine entsprechende Trassenanmeldung im Gelegenheits- / adhoc-Verkehr zu beantragen.

Regelung für Lindau:

Die Aufenthaltszeit im Grenzbahnhof ist auf das betrieblich notwendige Minimum zu beschränken (für Personalwechsel, Systemwechsel, etc.) und darf 90 Minuten nicht

überschreiten. Entsprechend sind bestellte Ankunft und Abfahrt der Folgetrasse im Ausland aufeinander abgestimmt zu bestellen.

La

In der La der DB InfraGO AG sind zu La-Strecke

„29a Lindau – km 5,784 (Esig Bf Lochau-Hörbranz)“ bzw.
„29b km 5,784 (Esig Bf Lochau-Hörbranz) – Lindau“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis bzw. ab km 5,784 (ausschließlich; Einfahrsignale Lochau-Hörbranz aus Richtung Lindau) enthalten.

In der La der ÖBB-Infrastruktur AG sind zu La-Strecke

„101a Innsbruck Hbf (in I) – Lochau-Hörbranz (ES km 5,784)“ bzw.
„101b Lochau-Hörbranz (ES km 5,784) – Innsbruck Hbf (in I)“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis zu bzw. ab den Einfahrsignalen des Bf Lochau-Hörbranz aus Richtung Lindau in km 5,784 (einschließlich) enthalten.

Zur Unterstützung der Triebfahrzeugführer wird darüber hinaus zu jeder vorübergehenden Langsamfahrstelle, sowie zu aufgehobener Signalabhängigkeit bei der ÖBB-Infrastruktur AG ein Hinweis in der jeweiligen La des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgenommen, wenn sich

- das zugehörige Ankündigungssignal zu einer vorübergehenden Langsamfahrstelle der ÖBB-Infrastruktur AG bzw.
- die zugehörige Langsamfahrscheibe zu einer vorübergehenden Langsamfahrstelle der DB InfraGO AG oder
- die PZB-Absicherung zur aufgehobenen Signalabhängigkeit bei der ÖBB-Infrastruktur AG (ständig wirksamer 1000 Hz-Magnet)

im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers befindet.

Beispieleinträge dazu für die La der DB InfraGO AG:

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd. Nr.	In Betriebsstelle oder zwischen den Betriebsstellen	Ortsangabe	Geschwin-digkeit Besonder-heiten	Uhrzeit oder betroffene Züge	In Kraft ab	Außer Kraft ab	Gründe und sonstige Angaben
	Lindau-Reutin - Lindau-Reutin Gr	**5,00**	Lf 1 / ÖBB-Ankündi-gungssignal Kennz 6		15.12. 13 00:00	16.12. 13 23:00	La bei ÖBB PZB am Ankündigungssignal ständig wirksam

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd. Nr.	In Betriebsstelle oder zwischen den Betriebsstellen	Ortsangabe	Geschwin-digkeit Besonder-heiten	Uhrzeit oder betroffene Züge	In Kraft ab	Außer Kraft ab	Gründe und sonstige Angaben
	Lindau-Reutin - Lindau-Reutin Gr	Evsig z **4,82**		Gilt nur für Regelgleis	15.12. 13 00:00	15.12. 13 23:00	PZB beim Evsig des Bf Lochau-Hörbranz ständig wirksam Aufgehobene Signal-abhängigkeit in Lochau-Hörbranz

Beispieleinträge dazu für die La der ÖBB-Infrastruktur AG:

1	2	3	4	5
Betriebsstellen	Lage	Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit für das Regelgleis und das durchgehende Hauptgleis	Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit für das Gegengleis, das durchgehende Hauptgleis der Gegenrichtung und andere Bf-Gleise	gültig *ID-Nr.* La-Begr.
Lochau-Hörbranz		Bei allen Zügen, die mit Tfz Re 421 bespannt sind, ist ab ES bis ES der Gegenrichtung die Zugheizung auszuschalten. Grund: Beeinflussung der EK km 6,934(Störung)		*10098* SO
	6,300	La bei DB	La bei DB	ab 14.12. 00:00
		Kennziffer 8 Anstand zur Anfangsscheibe 600m		***10383*** OB

Zuständige Fahrdienstleiter bei Meldungen

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen oder in einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) nichts anderes geregelt ist, erfolgt die Entgegennahme und Abgabe von Aufträgen und Meldungen, sowie der Aufruf von Hilfe jeweils durch den für die Infrastruktur zuständigen Fdl.

Bei unerlaubtem Überfahren von bzw. unzulässigem Vorbeifahren an Haltsignalen oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war, sowie bei Unregelmäßigkeiten/Störungen an der Zugbeeinflussung ist dies der für die jeweilige Anlage bzw. diese Stelle zuständige Fahrdienstleiter. Bei Meldungen während der Einfahrt und Ausfahrt von Zügen und Nebenfahrten in/aus dem Bahnhof Lochau-Hörbranz aus/in Richtung Lindau, sowie beim Verschieben im Bahnhof Lochau-Höbranz ist der Fdl Wolfurt zuständig, ebenso im Zusammenhang mit Gleissperrungen und anderen betrieblichen Vorgängen innerhalb des Bahnhofs Lochau-Hörbranz.

Beim Weiterfahren oder Zurücksetzen bzw. Zurückschieben eines Zuges nach dem Halten auf freier Strecke ist jeweils der Fahrdienstleiter zuständig, in dessen Richtung nach dem Halten gefahren wird.

Fahrordnung

Auf der zweigleisigen Strecke zwischen Lochau-Hörbranz und Lindau wird grundsätzlich rechts gefahren (gewöhnliche Fahrtrichtung/Regelgleis).

Außergewöhnliche Sendungen, Fahrzeuge usw.

Außergewöhnliche Sendungen (auch außergewöhnliche Fahrzeuge und Züge) auf der Grenzstrecke dürfen nur in Züge eingestellt werden, wenn darüber eine Beförderungsanordnung (Regelzüge der DB InfraGO AG) oder einer Fahrplananordnung (Sonderzüge der DB InfraGO AG, sowie Regel- und Sonderzüge der ÖBB-Infrastruktur AG) vorliegt.

Die Beförderungsanordnung oder die Fahrplananordnung enthält:

- die Bza-Nr. der DB InfraGO AG
- die aS-Zahl der EVU (von österreichischer Seite)
- den zu benutzenden Zug
- die Beförderungsbedingungen für die Grenzstrecke
- den Beförderungstag

Nachschieben

Nachschieben ist auf der Grenzstrecke Lochau-Hörbranz – Lindau verboten.

Zugbildung, Zugvorbereitung

Die Zugbildung von Zügen, die den Eisenbahn-Grenzübergang Lochau-Hörbranz – Lindau befahren, und die Bremsberechnung bzw. – einstellung für diese Züge erfolgt nach den auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG und der ÖBB-Infrastruktur AG hierfür gültigen Regeln.

Erläuterung:

Die Regeln und Anforderungen für beide Infrastrukturen sind bei unterschiedlichen Regeln erfüllt, wenn die Regeln mit den höheren Anforderungen angewendet werden (Prinzip der Anwendung der Regeln mit der größten Sicherheit). Widersprechen sich die Regeln, treffen die für das sichere Erbringen der Eisenbahnverkehrsleistung Verantwortlichen entsprechende Anordnungen jeweils für ihr Unternehmen. Ggf. sind die Infrastrukturbetreiber einzubinden, die erforderlichenfalls entsprechende einheitliche Regeln für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in diese Zusatzbestimmungen aufnehmen.

Signale an Zügen und Fahrzeugen, sowie Signale für die Zugmannschaften/für das Zugpersonal sind auf dem Eisenbahn-Grenzübergang Lochau-Hörbranz – Lindau-, nach den Regeln der DB InfraGO AG oder nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG anzubringen bzw. zu geben.

Befehle

Die Verständigung von grenzüberschreitenden Fahrten mittels Befehlen über Besonderheiten im Bereich des Eisenbahn-Grenzübergangs Lindau – Lochau-Hörbranz einschließlich dem jeweils anschließenden Einfahr- bzw. Ausfahrweg in dem jeweiligen Grenzbahnhof, erfolgt mit den europäischen Befehlen (1 – 9) sowie den nationalen Befehlsmustern der ÖBB-Infrastruktur AG oder der DB InfraGO AG.

Grundsätzlich ist das Befehlsmuster aus dem Regelwerk jenes Infrastrukturbetreibers zu verwenden, auf dessen Infrastruktur der Befehl übermittelt wird.

Verfügt der Triebfahrzeugführer bei fernmündlicher Übermittlung nur über das Befehlsmuster des benachbarten Infrastrukturbetreibers, ist der Fdl darüber zu verständigen. In diesem Fall sind bei nationalen Befehlen die Wortlaute von

- ÖBB-Befehlen im DB-Befehl 95.95 (95.96 Freitext)
- DB-Befehlen im ÖBB-Befehl 24 (24.1 Freitext)

vom Triebfahrzeugführer einzutragen.

In bestimmten Fällen können schriftliche Befehle eines Infrastrukturbetreibers nach seinem Muster im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers durch Aushändigung einer Kopie des Befehlsmusters übermittelt werden. Der den schriftlichen Befehl empfangende Triebfahrzeugführer/(S)Kl-Führer hat beim Befehlsempfang vor der Empfangsbescheinigung die Lesbarkeit des ausgehändigten Befehls zu prüfen; ggf. ist der Befehlsempfang zurückzuweisen und die Empfangsbescheinigung zu verweigern.

Maßgebend für die Anwendung eines schriftlichen Befehls sind grundsätzlich die Normen/das Regelwerk des Infrastrukturbetreibers, auf dessen Infrastruktur der Befehl gilt. Die Verfahrensweise bei der Übermittlung von schriftlichen Befehlen erfolgt stets nach den Regeln bzw. Normen des Infrastrukturbetreibers, der den Befehl an den Zug übermittelt.

Für alle Befehle wird eine eindeutige Kennung vergeben.

Abweichen von der Fahrordnung auf der freien Strecke - Auf dem Gegengleis fahren

bleibt frei

Nebenfahrten/Sperrfahrten

Auf den Gleisen der freien Strecke zwischen den Bahnhöfen Lochau-Höbranz und Lindau sind entsprechend den Festlegungen über die Gültigkeit von Normen und Regelwerk (s. o.) neben den gewöhnlichen Zugfahrten grundsätzlich nur Sperrfahrten nach dem Regelwerk der DB InfraGO AG und keine Nebenfahrten nach dem Regelwerk der ÖBB-Infrastruktur AG zugelassen.

Sperrfahrten erhalten Fahrpläne und schriftliche Befehle nach den Regeln der DB InfraGO AG.

Sperrfahrten der DB InfraGO AG

- sind grundsätzlich bis zu den Einfahrsignalen des Bahnhofs Lochau-Hörbranz, sowie
- unter nachfolgenden Bedingungen auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG innerhalb des Bahnhofs Lochau-Hörbranz bis zur Staatsgrenze zur Instandsetzung/Entstörung von technischen Einrichtungen bzw. zur technischen Hilfeleistung bei Unregelmäßigkeiten zugelassen:

    1. Die Fahrt ist begrenzt auf den Gleisabschnitt zwischen Einfahrsignal und Staatsgrenze (Mitte Laiblachbrücke).
    2. In diesem Bereich sind die Regeln für das Rangieren nach Ril 408 der DB InfraGO AG zu beachten.
    3. Der Fdl Wolfurt muss der Vorbeifahrt am jeweiligen Einfahrsignal des Bahnhofs Lochau-Hörbranz und zugleich der Rangierfahrt bis zu Staatsgrenze fernmündlich zustimmen.
    4. Der Fdl Wolfurt **und** der Fdl Lindau müssen der Rückfahrt in Richtung Lindau fernmündlich zustimmen.
    5. Zugfunk-, Funk- oder öffentliche Mobilfunkverbindungsmöglichkeit zwischen dem Fahrpersonal und dem Fdl Wolfurt muss bestehen. Der Fdl Lindau übermittelt die Art der gegenseitigen Erreichbarkeit (Verbindungsart und Rufnummer) an Fahrpersonal und Fdl Wolfurt.

Besonderheiten (Ausnahmeregelungen)

Fahrten eines Infrastrukturbetreibers bzw. in dessen Auftrag dürfen zur Instandsetzung/Entstörung von techn. Einrichtungen bzw. zur technischen Hilfeleistung bei Unregelmäßigkeiten im Bereich der Infrastruktur der Nachbarbahn verkehren (z.B. Austausch/Aufstellen von El- bzw. Lf-Signalen. Arbeiten an der Schutzstrecke, Inspektion Vorsignale, Unfälle).

Die Fahrten dürfen höchstens

- aus Richtung Lochau-Hörbranz bis Einfahrsignal 68F bzw. Einfahrsignal 68FF (Gegengleis) des Bf Lindau (km 3,410) bzw.
- aus Richtung Lindau-Reutin bis Einfahrsignal Yp/Z1 des Bf Lochau-Hörbranz in km 5,784 verkehren und

müssen somit auf dem gleichen Gleis wieder zum Ausgangspunkt (Bahnhof Lindau- bzw. Lochau-Hörbranz) zurückfahren.

Notfälle

Nur in Notfällen dürfen solche Fahrten nach Anweisung des Notfallmanagers der DB InfraGO AG bzw. des Einsatzleiters der ÖBB-Infrastruktur AG bis in den benachbarten Grenzbahnhof (Bahnhöfe Lochau-Hörbranz und Lindau) auf Sicht fahren.

Halt auf freier Strecke aus unvorhergesehenem Anlass; Zugteilung, Zugtrennung

Kann nicht mit dem ganzen Zug, sondern nur mit einem Zugteil weiter-/zurückgefahren werden, muss der zurückgelassene/abgetrennte Zugteil von einem Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes/EVU bewacht werden.

Anlage 1

Geschwindigkeitsunabhängige Fahrplandarstellung beider Richtungen für den Bereich Lindau Insel – Lochau-Hörbranz

Richtung a: Lindau-Insel - Lindau-Reutin Gr
Regelgleis

- ZF GSM-R -	-0,1
Bft Lindau-Insel	-0,1
600 A	-0,1
Zsig Ri R	0,3
Zsig	1,4
	2,2
Bft Li-Reutin	2,5
Asig	2,8
Y	3,1
El 1	3,9
Sbk 68111	4,5
(Sbl Lc1)	
Lindau-Reutin Gr	5,9

Richtung a: Lindau-Insel - Lindau-Reutin Gr
Gegengleis

- ZF GSM-R -	-0,1
Bft Lindau-Insel	-0,1
600 A	-0,1
Zsig Ri R	0,3
Zsig	1,4
	2,2
Bft Li-Reutin	2,5
Asig	2,8
	3,1
Y	3,1
El 1	3,9
Sbk 68113	4,5
(Sbl Lc1)	
Lindau-Reutin Gr	5,9

Richtung b: Lindau-Reutin Gr - Lindau-Insel
Regelgleis

- ZF GSM-R -	5,9
Lindau-Reutin Gr	5,9
600 A	
Bkvsig	
Sbk 68116	5,0
(Sbl Lc1)	
El 1	3,9
Esig	3,4
Lindau(Bodensee)	
	2,6
Bft Li-Reutin	2,5
Zsig (Ri I)	2,1
Zsig	0,9
	0,2
Bft Lindau-Insel	-0,1

Richtung b: Lindau-Reutin Gr - Lindau-Insel
Gegengleis

- ZF GSM-R -	5,9
Lindau-Reutin Gr	5,9
600 A	
Bkvsig	
Sbk 68118	5,0
(Sbl Lc1)	
El 1	3,9
Esig	3,4
Lindau(Bodensee)	
	2,6
Bft Li-Reutin	2,5
Zsig (Ri I)	2,1
Zsig	0,9
	0,2
Bft Lindau-Insel	-0,1