1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Vereinbarung haben:

Bundesrepublik Deutschland
– Bundeseisenbahnvermögen –
Deutsche Bahn AG und
DB InfraGO AG
– Infrastruktur Schweiz –
gemeinsam vertreten durch
Der Beauftragte für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet
Schwarzwaldallee 200
4058 Basel

und

SBB AG
Infrastruktur
Betrieb
Mittelstrasse 43
3000 Bern 65

2 Vereinbarung über die Betriebsführung

siehe folgende Seiten

SBB CFF FFS

Bundeseisenbahnvermögen

DB InfraGO

Nutzungsbestimmungen für die Betriebsdurchführung auf der Strecke Konstanz – Kreuzlingen und der Verbindung Konstanz - Kreuzlingen Hafen sowie grenzbedingte Besonderheiten im Grenzbahnhof Konstanz

-Auszug für EVU-

Anhang 5
zum Vertrag über den Eisenbahninfrastrukturanschluss der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) SBB AG und Bundeseisenbahnvermögen (BEV) im Bf Konstanz/Stadt Kreuzlingen (nachfolgend Infrastrukturanschlussvertrag)

gültig ab 14.12.2025

Vertragsgrundlage

Basierend auf dem Infrastrukturanschlussvertrag, gültig ab 15.12.2024 und dessen Anhang 3 „Anweisung über die Betriebsführung auf der Strecke Konstanz – Kreuzlingen und der Verbindung Konstanz - Kreuzlingen Hafen“, Stand 14.12.2025, werden seitens der Deutschen Bahn AG in Abstimmung mit der SBB I die nachfolgenden Regeln für EVU für das Befahren der Strecke Konstanz – Kreuzlingen und der Verbindung Konstanz – Kreuzlingen Hafen in den vorliegenden Nutzungsbestimmungen verbindlich festgeschrieben.

Vorbemerkungen
keine

Inhaltsverzeichnis

Glossar

Fachautoren/örtlich zuständige Geschäftsführung, Verteiler, Bekanntgaben

Art. 1 Anwendung des betrieblichen Regelwerks, Schnittstellen

Art. 2 Trassenmanagement, Fahrplanunterlagen

Art. 3 Fahrdienst auf den Betriebsstellen, Beschreibung der Anlage

Art. 4 zusätzliche Bestimmungen für die Durchführung von Zugfahrten

Art. 5 zusätzliche Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten

Art. 6 zusätzliche Angaben zur vorhandenen Infrastruktur und deren Nutzung

Art. 7 Netzzugang, Fahrzeug- und Personaleinsatz

Art. 8 vorübergehende Langsamfahrstellen

Art. 9 Notfallmanagement

Glossar

BAB	betriebliche Anordnung Bau (SBB)
Bedienungsgrenze	Grenze für die Anlagenbedienung (Signale/Weichen etc) und die operative Betriebsführung; diese wird durch die jeweils bezeichnete ISB wahrgenommen
Betra	Betriebs- und Bauanweisung (DB)
Betriebsgrenze	Grenze für die Regelwerksanwendung DB/SBB
BEV	Bundeseisenbahnvermögen
Bf	Bahnhof im betrieblichen Sinn (innerhalb der Einfahrsignale)
BÜ	Bahnübergang
BZA	Betrieb Zugförderung aussergewöhnlich (Genehmigungsnummer der DB InfraGO AG für aussergewöhnliche Transporte)
BZ Ost	Betriebszentrale Ost in Zürich-Flughafen der SBB I
BZ	Betriebszentrale Karlsruhe der DB InfraGO AG
ETCS L1 LS	European Train Control System Level 1 Limited Supervison
EuroSIGNUM/	
EuroZUB	Punktförmige Zugbeeinflussungssysteme der SBB mit Datenübertragung durch P44-Telegramme durch Balisen; EuroZUB zusätzlich mit Bremskurvenüberwachung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
GSM-R	Global System for Mobile Communication - Railway (Zugfunk)
I-FUB-BF-ROT	SBB AG – Infrastruktur – Fahrplan und Betrieb – Betriebsführung - Region Ost
I-FUB-BF-BVI	SBB AG – Infrastruktur – Fahrplan und Betrieb – Betriebsführung – Betriebsvorschriften Infrastruktur
ISB	Infrastrukturbetreiberin
La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (DB)
LB ISB	CH I-30002 Lokale Bestimmungen Infrastrukturbetreiber (ersetzt I-30121)
Levelgrenze	Schnittstelle zwischen der mit ETCS (D) und ETCS (CH) ausgerüsteten Infrastruktur und Transitionspunkt ETCS zu PZB 90 und umgekehrt
LFS	Langsamfahrstelle (SBB I)
LRZ	Lösch- und Rettungszug der SBB I
Netzgrenze	Grenze zwischen den Infrastrukturen des BEV und der SBB I
I.IB-SW-N-FBU	DB InfraGO AG, Betrieb Netz Freiburg (Brsg)
PZB 90	Bauform der Punktförmigen Zugbeeinflussung (DB) mit Bremskurvenüberwachung

RB ISB IOP	CH I-30001 Regelbuch Infrastrukturbetreiber Interoperabel (ersetzt FDV und I-30111)
Ril	Richtlinie (DB)
SBB I	Schweizerische Bundesbahnen AG, Division Infrastruktur
SMS	Sicherheitsmanagement-System
SR	Systematische Rechtssammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft; über die SR-Nummer ist unter https://www.admin.ch/gov/de/start/bundesrecht/systematische-sammlung.html stets der aktuelle Stand der jeweiligen Rechtsnorm abrufbar
STM	Schnittstelle zwischen den nationalen Zugsicherungssystemen (Class B) und ETCS auf den damit ausgerüsteten Fahrzeugen
SV	System Version

Fachautoren/örtlich zuständige Geschäftsführung

örtlich zuständige Geschäftsführung BEV/DB InfraGO AG	Fachautor DB InfraGO AG
Bundeseisenbahnvermögen c/o Deutsche Bahn AG, Der Beauftragte für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet, Schwarzwald-allee 200, CH 4058 Basel DB InfraGO AG, Betrieb Netz Freiburg, I.IB-SW-N-FBU, Bismarckallee 7-13, DE 79098 Freiburg (Brsg)	DB InfraGO AG, I.IBB 34 Adam Riese-Strasse 11-13 DE 60327 Frankfurt (Main)

Verteiler

Verteiler BEV/DB InfraGO AG/Externe	
DB InfraGO AG, Zentrale: I.IBN Johannes Weber I.IBB 34 Marvin Christ **DB InfraGO AG, Region Südwest:** I.IA-CH Eisenbahnbetriebsleiter Fahrplan/Kundenmanagement BZ Karlsruhe **DB InfraGO AG, Betrieb Netz Freiburg** **DB InfraGO AG, Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Netz Freiburg** **Bundeseisenbahnvermögen (BEV)** Der Beauftragte für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet Dienststelle Süd, Aussenstelle Stuttgart **Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im grenzüberschreitenden Verkehr mit der SBB** **Bundesamt für Verkehr** **EVU, welche die o.g. Strecken im Netzzugang befahren**	

Bekanntgaben/Aktualisierungen

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Eingearbeitet (Nz.)
1	Neuausgabe	09.12.2018	keine	gez. Früh
2	Aktualisierung 01	13.12.2020	keine	gez. Früh
3	Aktualisierung 02	12.12.2021	keine	gez. Früh
4	Aktualisierung 03	11.12.2022	keine	gez. Früh
5	Aktualisierung 04	15.12.2024	keine	gez. Früh
6	Aktualisierung 05	14.12.2025	keine	gez. Früh

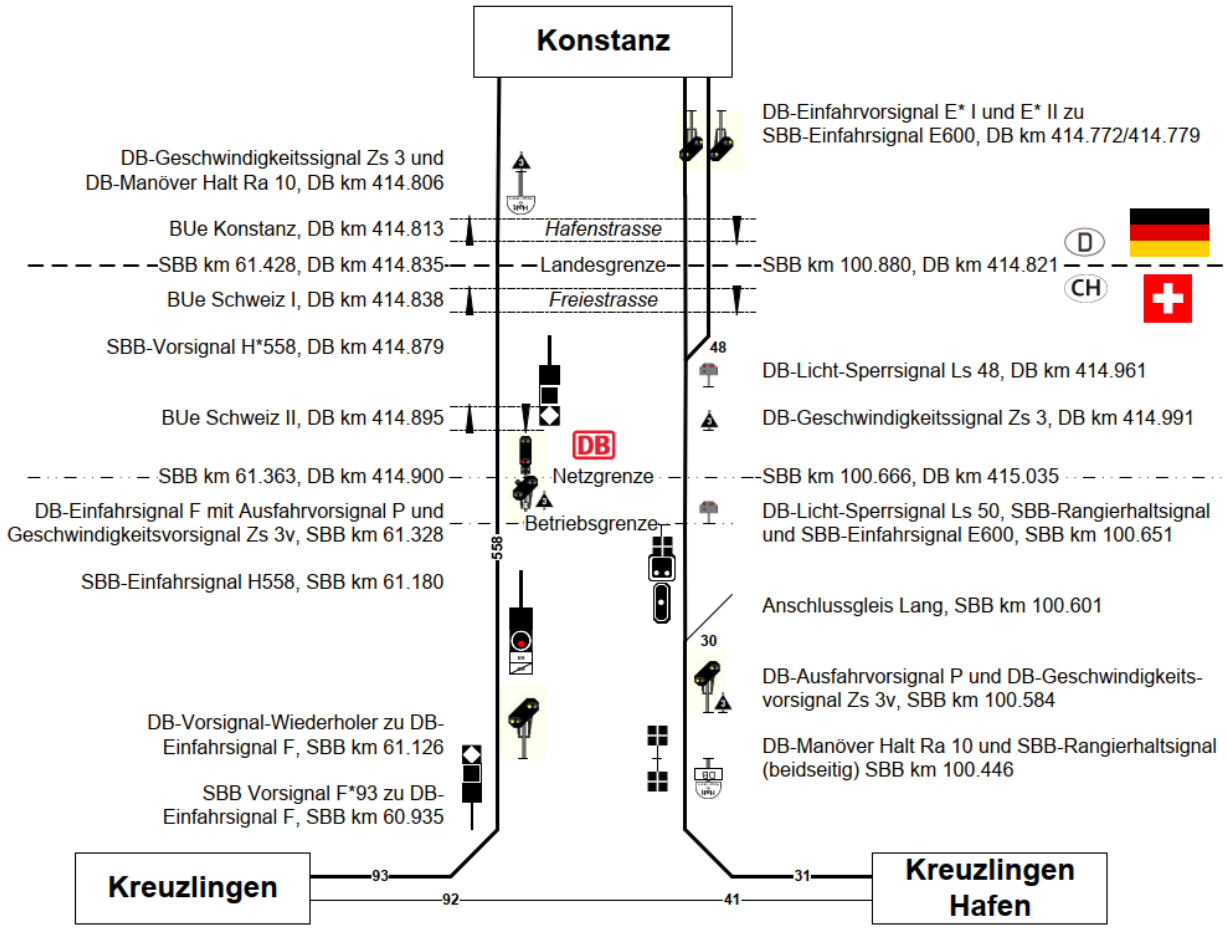
Art. 1 Anwendung des betrieblichen Regelwerks, Schnittstellen

1.1 Grundsatz:

Die Betriebsführung einschliesslich Bedienung der Stellwerksanlagen erfolgt auf der Infrastruktur der SBB I grundsätzlich nach dem Schweizer Regelwerk; auf der Infrastruktur des BEV bzw. der DB InfraGO AG im Bf Konstanz grundsätzlich nach dem deutschen Regelwerk der DB InfraGO AG, sofern nachfolgend keine anderweitigen Regelungen bzw. Präzisierungen getroffen wurden. Schnittstellen zwischen den Infrastrukturen des BEV und der SBB I sind die in der Grafik unter Ziff. 1.2 eingezeichneten Netz- (=Infrastruktur-)grenzen.

1.2 Bedeutung der Bedienungsgrenze des Fdl Konstanz im Stellwerk Kof hinsichtlich Abgrenzung der Anwendung des jeweiligen Schweizer bzw. des deutschen Regelwerks im Rahmen der Betriebsabwicklung (Betriebs- (=Regelwerks-)grenze):

Der Bedienbereich des Fdl Konstanz erstreckt sich über die Netzgrenze BEV/SBB I bis zum Einfahrsignal F bzw. bis zum Lichtsperrsignal Ls 50 auf Infrastruktur der SBB I. Aus diesem Grund gelten für die Abgrenzung der Anwendung des jeweils gültigen Schweizer bzw. deutschen Regelwerks, welches für die Betriebsabwicklung erforderlich ist, die nachfolgenden Regeln. In der nachfolgenden Grafik sind die massgebenden Schnittstellen bildlich dargestellt:


Konstanz
DB-Einfahrvorsignal E* I und E* II zu SBB-Einfahrsignal E600, DB km 414.772/414.779
DB-Geschwindigkeitssignal Zs 3 und DB-Manöver Halt Ra 10, DB km 414.806
BUe Konstanz, DB km 414.813
Hafenstrasse
SBB km 61.428, DB km 414.835
Landesgrenze
SBB km 100.880, DB km 414.821
D
CH
BUe Schweiz I, DB km 414.838
Freiestrasse
SBB-Vorsignal H*558, DB km 414.879
48
DB-Licht-Sperrsignal Ls 48, DB km 414.961
BUe Schweiz II, DB km 414.895
DB-Geschwindigkeitssignal Zs 3, DB km 414.991
DB
SBB km 61.363, DB km 414.900
Netzgrenze
SBB km 100.666, DB km 415.035
DB-Einfahrsignal F mit Ausfahrvorsignal P und Geschwindigkeitsvorsignal Zs 3v, SBB km 61.328
Betriebsgrenze
DB-Licht-Sperrsignal Ls 50, SBB-Rangierhaltsignal und SBB-Einfahrsignal E600, SBB km 100.651
558
SBB-Einfahrsignal H558, SBB km 61.180
Anschlussgleis Lang, SBB km 100.601
30
DB-Ausfahrvorsignal P und DB-Geschwindigkeits-vorsignal Zs 3v, SBB km 100.584
DB-Vorsignal-Wiederholer zu DB-Einfahrsignal F, SBB km 61.126
DB-Manöver Halt Ra 10 und SBB-Rangierhaltsignal (beidseitig) SBB km 100.446
SBB Vorsignal F*93 zu DB-Einfahrsignal F, SBB km 60.935
Kreuzlingen
93
92
41
31
Kreuzlingen Hafen

a) Zugfahrten Richtung Konstanz → Kreuzlingen:
Das deutsche Regelwerk gilt bis Höhe DB-Einfahrsignal F, ab dort gilt das Schweizer Regelwerk.

b) Zugfahrten Richtung Kreuzlingen → Konstanz:
Das Schweizer Regelwerk gilt bis zum DB-Einfahrsignal F, ab dort gilt das deutsche Regelwerk.

c) Zugfahrten Richtung Konstanz → Kreuzlingen Hafen:
Das deutsche Regelwerk gilt bis zum SBB-Einfahrsignal E600, ab dort gilt das Schweizer Regelwerk

d) Zugfahrten Richtung Kreuzlingen Hafen → Konstanz:
Das Schweizer Regelwerk gilt bis zum DB-Lichtsperrsignal Ls 50, ab dort gilt das deutsche Regelwerk.

e) spezielle Regelungen zur Regelwerksanwendung für einzelne Sachverhalte bei Zugfahrten siehe Art. 4.

f) Rangierfahrten:
- Für Rangierfahrten auf dem Gleis 31 Konstanz - Kreuzlingen Hafen sind die Regeln gem. Ziff. 5.2 zu beachten.

- Rangierbewegungen aus beiden Bahnhöfen auf die Strecke Kreuzlingen - Konstanz werden gem. Schweizer Regelwerk ausgeführt (keine Sperrfahrten gem. deutschem Regelwerk). Voraussetzung ist, dass Tf und Rangierbegleiter im Schweizer Regelwerk ausgebildet und geprüft sind.

- Innerhalb des Bf Konstanz (einschl. der Abstellgruppe des Bf Konstanz) sind alle Rangierfahrten nach dem deutschen Regelwerk durchzuführen.

Weitere Angaben zur Durchführung von Rangierfahrten siehe Art. 5.

1.3 Besonderheiten Signalisierung:

a) Im Geltungsbereich des deutschen Regelwerks befinden sich folgende Signale gem. Schweizer Regelwerk:

- Schutzstrecken:
  Die beiden Schutzstrecken der Strecke Konstanz – Kreuzlingen in DB-km 414,830 bis DB-km 414,839 und der Verbindung Konstanz – Kreuzlingen Hafen in DB-km 414,951 bis DB-km 414,973 sind gemäss Schweizer Regelwerk signalisiert und befinden sich innerhalb des Bf Konstanz. Die Schutzstrecken bilden gleichzeitig die Trennstellen zwischen den Fahrleitungsnetzen der SBB I und des BEV. Die Schutzstrecke der Strecke Konstanz – Kreuzlingen ist immer spannungslos (keine Zuschaltmöglichkeit). Die Schutzstrecke der Verbindung Konstanz – Kreuzlingen Hafen kann nach gesonderter Vereinbarung in Textform (Fax oder E-Mail) zwi schen den elektrotechnisch Verantwortlichen manuell über die Mastschalter D (SBB = B) bzw. B (SBB =A) zugeschaltet werden; in der Grundstellung ist sie je doch ausgeschaltet und damit spannungslos.
  Die Schutzstrecken/Oberleitungsgrenzen sind nicht identisch mit den Bahnhofs grenzen.

- SBB-Vorsignal H*558:
  Das Vorsignal H*558 zum SBB-Einfahrsignal H558 des Bahnhofs Kreuzlingen in DB-km 414.879 entspricht dem Schweizer Regelwerk

b) Im Geltungsbereich des Schweizer Regelwerks befinden sich folgende Signale gem. deutschem Regelwerk:

- DB-Vorsignalwiederholer Wvf in SBB-km 61,126:

- DB-Vorsignal p zu den DB-Ausfahrsignalen P/Geschwindigkeitsvoranzeiger Zs 3v in SBB-km 100,584

- Rangierhalttafel in SBB-km 100,446

c) Sonstiges:

- Das Vorsignal F*93 zum DB-Einfahrsignal F des Bahnhofs Konstanz in SBB-km 60,935 entspricht dem Schweizer Regelwerk

- Das Gleissperrensignal am Gs 30 im Anschluss Lang Südseite befindet sich in Fahrtrichtung Kreuzlingen Hafen > Konstanz zwischen dem Hauptgleis und dem Gleisanschluss. Da es somit rechts des Hauptgleises steht, ist es mit einer Zuordnungstafel gem. deutschem Regelwerk ausgestattet, um die eindeutige Zuordnung zum Gleisanschluss Lang sicherzustellen.

1.4 Signalisierung von vorübergehenden Langsamfahrstellen:

Für die Signalisierung von vorübergehenden Langsamfahrstellen an den Infrastrukturschnittstellen sind die besonderen Regeln gem. Ziff. 8.3 zu beachten.

Art. 2 Trassenmanagement, Fahrplanunterlagen

2.1 Trassenmanagement:

Grundsätzlich ist jede ISB für das Trassenmanagement für den Regel-, Sonder- und ad hoc-Verkehr für ihren eigenen Betriebsführungsbereich zuständig. Für den Bereich der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet der ISB BEV erfolgt das Trassenmanagement auftragsweise durch die DB InfraGO AG, Region Südwest, Karlsruhe.

Für den Bereich der SBB I erfolgt das Trassenmanagement durch die Schweizerische Trassenvergabestelle.

Die Schnittstellen bzw. Zuständigkeiten hinsichtlich des Trassenmanagements sind wie folgt festgelegt:

- DB InfraGO AG: bis/ab Bf Konstanz aus/in Richtung Deutschland, inkl. Knotenplanung

- Schweizerische Trassenvergabestelle: ab/bis Bf Konstanz in/aus Richtung Schweiz

Somit ist der Schnittpunkt der Zuständigkeiten bzgl. Trassenmanagement stets der gewöhnliche Halteplatz im Bf Konstanz. Die Wahrnehmung des Trassenmanagements seitens der einen ISB über diese Schnittstelle hinaus in das Netz der anderen ISB ist nicht zulässig.

Bei Trassenanmeldungen (Personen- und Güterverkehr) ist zusätzlich das Dokument „Beiblatt zur Trassenanmeldung “ einzureichen (die e-Mailadressen der Empfangsstellen sind direkt auf dem Beiblatt verzeichnet). Dort hat das bestellende EVU zu erklären, ob es selbst oder ein kooperierendes EVU die EVU-Verantwortung auf den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet wahrnimmt. Voraussetzung hierfür ist die Berechtigung zum Netzzugang zu den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet. Weitergehende Informationen hierzu sind den „Allgemeinen Infrastruktur-Benützungsbedingungen für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet“ zu entnehmen, welche unter folgendem Link zur Verfügung gestellt werden:

https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/europa/strecken_in_der_schweiz-11156934

Das Befahren der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet – auch im Transit – ohne Netzzugang Schweiz ist nicht zulässig.

Bei Zügen, die im Bereich der Grenzbetriebsstrecken mit mehr als 10 Stunden Verspätung verkehren, kann die Netzleitung Schweiz eine Abbestellung und Neuanordnung verlangen. Bei Zügen, die im Bereich der Grenzbetriebsstrecke mit mehr als 20 Stunden Verspätung verkehren, muss auf der Grundlage einer erneuten Trassenanmeldung ein neuer Fahrplan erstellt werden.

2.2 Standards der qualifizierten Trassenanmeldung, Grundsatz:

Die Standards bzgl. einer qualifizierten Trassenanmeldung bei der Schweizerischen Trassenvergabestelle bzw. SBB I gibt das Network Statement der SBB vor.

Die Standards bzgl. einer qualifizierten Trassenanmeldung bei der DB InfraGO AG ergeben sich aus den «Allgemeinen Infrastrukturbenützungsbedingungen der ISB BEV» (Ziff. 6.2) und dem hierfür zugrunde liegenden netzzugangsrelevanten Regelwerk der DB InfraGO AG.

2.2.1 Besonderheiten bei der qualifizierten Trassenanmeldung im ad hoc-Verkehr bei der DB InfraGO AG:

Vor der Trassenzuweisung durch die DB InfraGO AG hat ein EVU eine kommerzielle Abstimmung mit seinem ab/bis Konstanz verantwortlichen Partner-EVU vorzunehmen. Es ist eine harmonisierte Trassenanmeldung an die DB InfraGO AG zu übergeben, und zwar bzgl.

- Nutzung einer internationalen Zug-Nummer,
- eindeutiger Benennung des ab/bis Konstanz verantwortlichen zugelassenen Partner-EVU
- Zugcharakteristik (Wagenzuglänge, Wagenzuggewicht, Höchstgeschwindigkeit, Traktion/ Baureihe, KV, Genehmigungsnummer/n für außergewöhnliche Transporte),
- Verkehrszeitregelung,
- Laufweg,
- eindeutiger Benennung der zu befahrenden Grenzbahnhöfe und der Grenzbetriebsstrecke,
- Start- und Zielbahnhöfen im jeweiligen Land
- eindeutiger Angabe der benötigten Haltezeit und des entsprechenden Haltegrundes (z.B. Lokwechsel, Personalwechsel, Wagentechnische Untersuchung, usw.) an den Grenzbahnhöfen,
- eindeutiger Bezeichnung in Form der Zugnummer etwaiger Vor- und Nachleistungen bei beginnenden und endenden Zügen oder Zuführungen von Triebfahrzeugen, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Zugfahrt stehen.

2.3 Zugnummernvergabe:

Die Vorgaben gemäss UIC-Kodex 419-1/419-2 (analytische Nummerierung der internationalen Reisezüge/Güterzüge) sind anzuwenden und einzuhalten.

Bei internationalen Zügen sind international abgestimmte, durchgehende Zugnummern zu verwenden, um Zugnummernwechsel im Bf Konstanz zu vermeiden.

Die Vergabe der internationalen Zug-Nummer erfolgt für Züge aus Deutschland in Richtung Schweiz durch die DB InfraGO AG in Karlsruhe, Abteilung Unterjähriger Fahrplan: ta-suedwest@deutschebahn.com (jedoch ohne internationaler Güterverkehr im Jahresfahrplan; siehe Folgeabsatz)

Die Vergabe der internationalen Zug-Nummer erfolgt für Züge aus der Schweiz in

Richtung Deutschland durch die SBB Infrastruktur
a) Jahresfahrplan:
- internationaler Güterverkehr: kapazitaetsnutzung@sbb.ch (auch für Züge aus Deutschland Richtung Schweiz gem. UIC-Kodex 419-2)
- internationaler Fernreisezugverkehr: kapazitaetsnutzung@sbb.ch
- internationaler Regionalreisezugverkehr: km-jahresplanung.ost@sbb.ch
b) ad hoc-Fahrplan:
- internationaler Reise- und Güterverkehr: km-tagesplanung.ost@sbb.ch

2.4 Fahrplanerstellung.

Jeder Zug, der eine Grenzbetriebsstrecke befährt, muss einen gültigen Fahrplan besitzen. Die Übergabe-/Übernahmezeiten aller in/aus Richtung Schweiz zu trassierenden Züge sind zwischen den beteiligten ISB abzustimmen, dabei ist auf eine konfliktfreie Gleisbelegung im Bf Konstanz sowie auf die Beachtung der staatsvertraglichen Pflichten zu achten.
Damit bereits bei der Trassenbestellung im ad hoc-Verkehr die entsprechenden Voraussetzungen hierfür geschaffen werden, ist das Verfahren „PreCheck“ zwingend anzuwenden.

2.5 Fahrplanunterlagen:

Jede ISB gibt die von ihr erstellten Fahrplanunterlagen in geeigneter Form an die beteiligten internen und externen Stellen heraus.
Die Fahrplanunterlagen haben neben den Fahrplanangaben das bestellende EVU einschliesslich jeweiliger Kundennummer bzw. Debitorencode sowie ggf. das SMS-EVU (durchführendes EVU, welches die Sicherheitsverantwortung für den Zug trägt, sofern dieses vom bestellenden EVU abweicht) zu enthalten. Bei Zugnummernwechsel durchgehender Züge sind ausserdem jeweils die ankommende bzw. abgehende Zugnummer anzugeben. Bei EVU-Wechsel sind ausserdem übergebendes wie übernehmendes EVU anzugeben.

2.6 Aussergewöhnliche Transporte (aT) / Aussergewöhnliche Sendungen (aS):

Hinweis: Gem. deutschem Regelwerk wird die Bezeichnung „Aussergewöhnliche Transporte“ (aT) verwendet; gem. Schweizer Regelwerk die Bezeichnung „Aussergewöhnliche Sendungen“ (aS). Im Folgenden wird deshalb – je nach Bezug zum deutschen- bzw. Schweizer Regelwerk - aT oder aS verwendet.

Aussergewöhnliche Transporte (aT) / Aussergewöhnliche Sendungen (aS) sind durch das jeweils verantwortliche EVU bei den beteiligten ISB gemäss Schnittstellenregelung unter Ziff. 2.1 rechtzeitig anzumelden. Die erteilten Genehmigungsnummern (aS der SBB I und BZA der DB InfraGO AG) sind bei grenzüberschreitenden Verkehren zwischen den kooperierenden EVU auszutauschen und von beiden EVU bei allen Trassenanmeldungen bei der SBB I bzw. der Schweizerischen Trassenvergabestelle und der DB InfraGO AG anzugeben. Die Beförderungsanordnung wird von beiden ISB erst veröffentlicht, wenn auf beiden Seiten die Trassenanmeldungen mit den Genehmigungsnummern eingegangen sind.

Werden bei der SBB I aS von/nach Konstanz angemeldet, so ist das bestellende EVU darauf hinzuweisen, dass für die Prüfung des Streckenabschnitts der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet und der angrenzenden Gleise des Bf Konstanz bis zur Schnittstelle des Trassenmanagements gem. Ziff 2.1 zusätzlich

eine entsprechende aT-Anmeldung bei der DB InfraGO AG erforderlich ist. Die von der DB InfraGO AG erteilte BZA-Nummer sowie ggf. angeordnete Beförderungsbedingungen sind vom bestellenden EVU an die SBB I bzw. die Schweizerische Trassenvergabestelle zur Aufnahme in die Fahrplanunterlagen bzw. die Beförderungsanordnung zu übergeben.

Art. 3 Fahrdienst auf den Betriebsstellen, Beschreibung der Anlagen

3.1 Grundsatz:

Für die Abwicklung des Fahrdienstes auf der Strecke Konstanz – Kreuzlingen und der Verbindung Konstanz – Kreuzlingen Hafen gelten die Regeln für die Anwendung des betrieblichen Regelwerks gemäss Art. 1 mit den nachfolgenden Ergänzungen.

3.1.1 Bf Kreuzlingen:

CH I-30002 Grenzbahnhof Konstanz

3.1.2 Bf Kreuzlingen Hafen:

CH I-30002 Grenzbahnhof Konstanz

3.1.3 Bf Konstanz:

Die örtlichen Besonderheiten und Regeln für das Zugpersonal sind in den „Angaben zum Streckenbuch“ enthalten; ferner gelten die vorliegenden „Nutzungsbestimmungen für die Betriebsdurchführung auf der Strecke Konstanz – Kreuzlingen und der Verbindung Konstanz - Kreuzlingen Hafen sowie grenzbedingte Besonderheiten im Grenzbahnhof Konstanz, Auszug für EVU“.

3.2 Beschreibung der Anlagen:

3.2.1 Strecke Konstanz – Kreuzlingen:

Die beiden Bahnhöfe Konstanz und Kreuzlingen sind über das Streckengleis 558 miteinander verbunden. Das Streckengleis wird begrenzt durch das DB-Einfahrsignal F des Bf Konstanz und das SBB-Einfahrsignal H558 des Bf Kreuzlingen. Es ist ein Streckenblock gem. Schweizer Regelwerk vorhanden.

3.2.2 Verbindung Konstanz - Kreuzlingen Hafen:

Die beiden Bahnhöfe Konstanz und Kreuzlingen Hafen sind über das Gleis 31 unmittelbar verbunden; es ist kein Streckengleis vorhanden. Die Bahnhofsgrenze liegt in SBB-km 100,651 (entspricht DB-km 415,050) in Höhe des Ls 50 des Bf Konstanz bzw. des SBB-Einfahrsignals E600 des Bf Kreuzlingen Hafen.

Bei SBB-km 100,601 befindet sich die Weiche 30 der SBB I, an welche das Anschlussgleis 48 (SBB=75) der Firma Lang auf Seite Kreuzlingen Hafen angebunden ist. Es besteht eine Schlüsselabhängigkeit für die Weiche 30 und dem zugehörigen Flankenschutz (Gleissperre 30). Die Schlüsselfreigabe erfolgt durch den FdI der SBB I.

Auf Seite Konstanz ist das Anschlussgleis 48 der Firma Lang über die Weiche 40 an den Bf Konstanz angebunden; es ist durch den Gs 43 und das Ls 40 gesichert.
Die Anschlusspunkte liegen bei SBB-km 100,635 und DB-km 414,860 (nördl. Beginn der Betonwanne).

Da sich zwischen Konstanz und Kreuzlingen Hafen keine freie Strecke befindet, signalisieren die Ausfahrsignale C2 und D30 des Bf Kreuzlingen Hafen erst dann Zustimmung zur Fahrt, wenn das Ls 50 des Bf Konstanz ebenfalls Zustimmung zur Fahrt signalisiert. Somit gelten die o.g. Ausfahrsignale des Bf Kreuzlingen Hafen gleichzeitig als Einfahrsignale für den Bf Konstanz.
In Gegenrichtung signalisieren die Ausfahrsignale N des Bf Konstanz erst dann Zustimmung zur Fahrt, wenn das Einfahrsignal E600 des Bahnhof Kreuzlingen Hafen ebenfalls Zustimmung zur Fahrt signalisiert.

3.2.3 Abstellgruppe Konstanz:

Die Gleise 36, 38 und 40 bis 46 der Abstellgruppe sind Nebengleise des Bf Konstanz und befinden sich vollständig auf Schweizer Staatsgebiet.
Die Gleise 36 und 38 befinden sich an der Innenreinigungsanlage, an welcher die Versorgung der Reisezüge mit Frischwasser sowie die Entsorgung der Vakuumtoiletten möglich ist.
Die Gleise 40 bis 46 dienen vorrangig der Abstellung von Reisezügen. Es sind Zugvorheizanlagen und teilweise Wasserfülleinrichtungen vorhanden.

Art. 4 zusätzliche Bestimmungen für die Durchführung von Zugfahrten

4.1 Regeln zur Durchführung von Zugfahrten ohne Fahrtstellung eines Hauptsignals im Störungsfall von Konstanz in Richtung Kreuzlingen bzw. Kreuzlingen Hafen:

a) Bei der Durchführung von Zugfahrten ohne Fahrstellung eines Hauptsignals von Konstanz in Richtung Kreuzlingen infolge von Störungen erfolgt die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden DB-Ausfahrsignal im Bf Konstanz mit Befehl 1 gem. Schweizer Regelwerk. Diese Form der Zustimmung beinhaltet gem. Schweizer Regelwerk gleichzeitig die Anordnung zum Fahren auf Sicht bis zum nächsten Hauptsignal (SBB-Einfahrsignal H558 von Kreuzlingen.

b) Bei der Durchführung von Zugfahrten ohne Fahrstellung eines Hauptsignals von Konstanz in Richtung Kreuzlingen Hafen infolge von Störungen erfolgt die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden DB-Ausfahrsignal im Bf Konstanz mit Befehl 1 in Verbindung mit Befehl 6 „Fahren auf Sicht“ mit Grund Nr. 10 (Gleis kann besetzt sein) gem. deutschem Regelwerk bis zum SBB-Einfahrsignal E600 von Kreuzlingen Hafen.

c) Das Signal Zs 1 wird in beiden Fällen nicht bedient.

4.2 Regeln zur Sicherung der BÜ Konstanz, Schweiz I und Schweiz II bei BÜ-Störungen bei Zugfahrten auf der Strecke Konstanz - Kreuzlingen bzw. der Verbindung Konstanz – Kreuzlingen Hafen:

Der Auftrag zur Sicherung der BÜ Konstanz, Schweiz I und Schweiz II im Störungsfall bei Zugfahrten auf der Strecke Konstanz - Kreuzlingen sowie der Verbindung Konstanz – Kreuzlingen Hafen in beide Fahrtrichtungen erfolgt mit Befehl 8 gem. Schweizer Regelwerk, da ein Halt vor dem gestörten Bahnübergang eine Weiterfahrt für Fahrzeuge, die ihre Antriebskraft aus der Fahrleitung beziehen, unmöglich macht (Schutzstreckenproblematik). Im Sinne einer einheitlichen Handhabung dieses Betriebsverfahrens wird hier nicht zwischen den unterschiedlichen Antriebsarten unterschieden (es herrscht überwiegend elektrische Traktion).

Art. 5 zusätzliche Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten

5.1 Rangierfahrten im Gleis 558 Konstanz – Kreuzlingen:

Die Rangiergrenze im Bf Konstanz liegt bei der Rangierhalttafel (Signal Ra 10 gem. deutschem Regelwerk) in DB-km 414,806. Sollte ausnahmsweise eine Vorbeifahrt an diesem Signal notwendig sein, so erteilt der Fdl Konstanz hierzu einen schriftlichen Befehl gem. deutschem Regelwerk.

Die Rangiergrenze im Bf Kreuzlingen liegt beim SBB-Einfahrsignal H558 in SBB-km 61,180.

Die Regeln über Rangierbewegungen auf die freie Strecke gem. Schweizer Regelwerk bleiben unberührt.

5.2 Rangierfahrten im Gleis 31 Konstanz – Kreuzlingen Hafen:

Die Rangiergrenze zwischen Konstanz und Kreuzlingen Hafen liegt in SBB-km 100,446. Dort befindet sich beidseitig ein Rangierhaltsignal gem. Schweizer Regelwerk. Zusätzlich befindet sich am selben Standort in Fahrtrichtung Kreuzlingen Hafen eine Rangierhalttafel (Signal Ra 10 gem. DB-Signalbuch) mit Zusatztafel „DB“.

Für die Durchführung von Rangierfahrten gilt folgendes:

- Für alle Rangierfahrten gilt das SBB-Rangierhaltsignal am SBB-Einfahrsignal E600 in SBB-km 100,651 sowie das SBB-Rangierhaltsignal in km 100,446. Die zusätzliche DB-Rangierhalttafel (Signal Ra 10) in SBB-km 100,446 gilt nur für Rangierfahrten der DB aus Richtung Konstanz. Das Signalbild „Halt für Rangierbewegungen“ an den beiden vorgenannten SBB-Rangierhaltsignalen wird signalisiert durch ein weiss leuchtendes, waagerechtes Kreuz auf schwarzem quadratischem Grund (Lichtsignal, Signalbild 303 gem. CH I-30001, 300.2 Ziff. 3.1.3.) bzw. mit einem weissen, waagerechten Kreuz auf schwarzem quadratischem Grund (Formsignal, Signalbild 304 gem. CH I-30001, 300.2 Ziff. 3.1.3).

- Die Zustimmung zur Vorbeifahrt an diesen Signalen erteilt:
a) der Fdl der SBB I am SBB-Rangierhaltsignal am SBB-Einfahrsignal E600 in SBB-km 100,651 mit Lichtsignal (Signalbild 305 gem. CH I-30001, 300.2 Ziff. 3.1.3): Ein von links nach rechts steigender weisser Lichtstreifen auf schwarzem quadratischem Grund); am SBB- Rangierhaltsignal in km 100,446 mündlich.
b) der Fdl Konstanz an der DB-Rangierhalttafel (Signal Ra 10) in SBB-km 100,446 durch schriftlichen Befehl gem. deutschem Regelwerk.

- Das Rangierhaltsignal am SBB-Einfahrsignal E600 zeigt im Regelfall das Lichtsignal „Zustimmung zur Rangierbewegung“.

Bei ausgeschalteter Oberleitung des Gleises 31 darf mit Fahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer nur bis zum SBB-Ausschaltsignal in DB-km 414,951 vor der Schutzstrecke rangiert werden. Der Fdl Konstanz verständigt die betroffenen Triebfahrzeugführer über diese Besonderheit im Rahmen der Rangiervereinbarung.

Durchgehende Rangierfahrten von Kreuzlingen Hafen nach Konstanz sowie Gegenrichtung sind im Störungsfall beim Abschleppen liegengebliebener Züge oder bei Bauarbeiten zulässig. Voraussetzung hierfür ist, dass der jeweilige Triebfahrzeugführer und ggf. eingesetzte Rangierbegleiter im deutschen und im Schweizer Regelwerk im notwendigen Umfang ausgebildet und geprüft sind und über die erforderliche Ortskenntnis verfügen. Verfügt der eingesetzte Triebfahrzeugführer nicht über die vorgenannten Qualifikationen, muss er von einem entsprechend ausgebildeten und geprüften Lotsen begleitet werden. Die betriebliche Durchführung solcher Rangierfahrten erfolgt entsprechend des jeweiligen Regelwerks der beiden Infrastrukturbetreiberinnen (Schnittstelle bildet die Regel-werks- bzw. Betriebsgrenze am Ls 50/ESig E600 im SBB-km 100.651) sowie unter Beachtung der oben genannten Regelungen.

Art. 6 Zusätzliche Angaben zur vorhandenen Infrastruktur und deren Nutzung

6.1 Zugbeeinflussung

6.1.1 Ausrüstung:

Die Strecke Konstanz – Kreuzlingen und die Verbindung Konstanz – Kreuzlingen Hafen sowie die Bahnhöfe Konstanz, Kreuzlingen und Kreuzlingen Hafen sind wie folgt mit Zugbeeinflussung ausgerüstet:

- Strecke Konstanz – Kreuzlingen sowie Bf Konstanz und Bf Kreuzlingen:
  PZB 90 (Bf Kreuzlingen nur teilweise), EuroSIGNUM/EuroZUB, ETCS L1 LS (D) bzw. (CH)

- Verbindung Konstanz – Kreuzlingen Hafen und Bf Kreuzlingen Hafen:
  EuroSIGNUM/EuroZUB und ETCS L1 LS (D) bzw. (CH)

6.1.2 Wechsel der Zugbeeinflussung zwischen Konstanz und Kreuzlingen bzw. Kreuzlingen Hafen:

Ein automatischer Wechsel der Zugbeeinflussung während der Fahrt wird nicht angeboten, da Zugdurchfahrten im Bf Konstanz sowohl in Richtung Schweiz als auch in Richtung Deutschland technisch nicht möglich sind.

Für Fahrzeuge mit ETCS und SV1.0 als höchste unterstützte System Version (SV1-Fahrzeuge) und für Fahrzeuge ohne ETCS erfolgt die Überwachung zwischen Konstanz und Kreuzlingen durch PZB 90 oder EuroSIGNUM/EuroZUB; zwischen Konstanz und Kreuzlingen Hafen durch EuroSIGNUM/EuroZUB. Der Levelwechsel erfolgt bei Bedarf manuell in Konstanz, Kreuzlingen oder Kreuzlingen Hafen im Stillstand.

Für Fahrzeuge mit ETCS und SV2.0 und höher als höchste unterstützte System Version (SV2- und SV3-Fahrzeuge) ohne PZB 90 als STM erfolgt die Überwachung zwischen Konstanz und Kreuzlingen bzw. Kreuzlingen Hafen durch ETCS L1 LS (D) bzw. (CH). Weiterfahrten ab Konstanz Richtung Deutschland bzw. Zugfahrten aus Richtung Deutschland bis Konstanz sind mit solchen Fahrzeugen zugführend nicht möglich. Abfahrende Züge Richtung Schweiz mit solchen Fahrzeugen können in Konstanz jedoch aufstarten.

Für Fahrzeuge mit ETCS und SV2.0 und höher als höchste unterstützte System Version (SV2- und SV3-Fahrzeuge) mit PZB 90 als STM wird bei Zügen aus Richtung Deutschland im Einfahrbereich des Bf Konstanz eine Prioritätenliste der zur Verfügung stehenden ETCS-Level mittels Balisengruppe übertragen. Vor der Weiterfahrt dieser Züge Richtung Schweiz muss, sofern nicht mit PZB 90 bis Kreuzlingen gefahren wird, in Konstanz im Stand manuell ETCS L1 ausgewählt werden. In Konstanz wendende Züge zurück in Richtung Deutschland verbleiben in LNTC PZB.
Für Fahrzeuge mit ETCS und SV2.0 und höher als höchste unterstützte System Version (SV2- und SV3-Fahrzeuge) mit PZB 90 als STM wird bei Zügen aus Richtung Schweiz im Einfahrbereich des Bf Konstanz eine Prioritätenliste der zur Verfügung stehenden ETCS-Level mittels Balisengruppe übertragen. Vor der Wei-

terfahrt dieser Züge Richtung Deutschland muss in Konstanz im Stand manuell der Level NTC PZB ausgewählt werden. In Konstanz wendende Züge zurück in Richtung Schweiz verbleiben in ETCS L1.

Bei SV2- und SV3-Fahrzeugen werden zwischen Konstanz und Kreuzlingen bzw. Kreuzlingen Hafen die jeweiligen National Values (NV) übertragen.

Die NV für SV2- und SV3-Fahrzeuge werden wie folgt übertragen:

a) Richtung Konstanz > Kreuzlingen:
   NV CH: Bei DB-km 414,850, anschliessend bei SBB-km 61,045

b) Richtung Kreuzlingen > Konstanz:
   NV D: Bei SBB-km 61,062, anschliessend bei DB-km 414,826

c) Richtung Konstanz > Kreuzlingen Hafen:
   NV CH: Bei SBB-km 100,666, anschliessend bei SBB-km 100,440

d) Richtung Kreuzlingen Hafen > Konstanz:
   NV D: Bei SBB-km 100,500, anschliessend bei DB-km 415,029

6.1.3 Nutzungsvorgaben für die Anwendung der Schweizer Zugbeeinflussungssysteme EuroSIGNUM/EuroZUB (P44) im Betriebsführungsbereich der DB-Ril 408 auf den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet und den anschliessenden Grenzbetriebsstrecken der DB InfraGO AG:

6.1.3.1 Ausgangslage:

Im Knoten Basel/Weil (Rhein) sowie auf der Strecke Erzingen (Baden) - Singen (Htw) und im Bf Konstanz (deutsche Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet sowie anschliessende Grenzbetriebsstrecken der DB InfraGO AG in Deutschland) wird im Rahmen der ETCS-Migration zu ETCS L1 LS (D) im gleichen Perimeter auch EuroSIGNUM/EuroZUB (übertragen durch P44) in Betrieb genommen.

Hierdurch ergibt sich die Besonderheit, dass im o.g. Streckenbereich mit EuroSIGNUM/EuroZUB ein Zugbeeinflussungssystem gem. Schweizer Regelwerk im Betriebsführungsbereich des deutschen Regelwerks (DB-Ril 408, Fahrdienstvorschrift) als zusätzliches System (neben PZB 90 und ETCS L1 LS (D)) infrastrukturseitig zur Verfügung steht und zur Nutzung durch die netzzugangsberechtigten EVU angeboten wird.

Um die Nutzung von EuroSIGNUM/EuroZUB im Betriebsführungsbereich des deutschen Regelwerks zu ermöglichen, sind seitens der verantwortlichen Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) Bundeseisenbahnvermögen (BEV) und DB InfraGO AG die erforderlichen Nutzungsvorgaben und die diesbezüglichen besonderen Regeln zu erstellen und den EVU bekannt zu geben. Dies erfolgt mit den nachfolgend getroffenen Festlegungen.

Diejenigen EVU, welche unter eigener Verantwortung Zug- und Rangierfahrten im o.g. Streckenbereich unter Nutzung von EuroSIGNUM/EuroZUB durchführen, haben die nachfolgenden Regeln in die entsprechenden Betriebsregelwerke zu übernehmen und ihren betroffenen Personalen zur verbindlichen Anwendung bekannt zu geben.

6.1.3.2 Grundsätze:

Das Schweizer Regelwerk bzgl. Bedienung und Anwendung von EuroSIGNUM/EuroZUB auf Triebfahrzeugen und Steuerwagen sowie die Behandlung von Störungen gilt sinngemäss grundsätzlich auch im Betriebsführungsbereich des deutschen Regelwerks auf denjenigen Strecken, auf welchen EuroSIGNUM/EuroZUB infrastrukturseitig vorhanden ist und auf welchen Fahrzeugen zugführend unter Nutzung dieser Sicherheitseinrichtungen verkehren.
Des Weiteren sind bei der Nutzung dieser Sicherheitseinrichtungen im o.g. Streckenbereich die ergänzenden Regeln unter Ziff. 6.1.3.3 zu beachten.

EuroSIGNUM/EuroZUB (P44) wird als "spezielle Schweizer Bauform" der Punktförmigen Zugbeeinflussung PZB verstanden. Somit gelten diejenigen Regeln des deutschen Regelwerks (insbes. der Ril 408), welche die PZB betreffen, sinngemäss auch für EuroSIGNUM/EuroZUB (P44).

6.1.3.3 Ergänzende Regeln zur Nutzung von EuroSIGNUM/EuroZUB (P44) im Betriebsführungsbereich des deutschen Regelwerks:

Bedienung der Manövertaste:
In Betriebsart „Rangieren“ ist die Manövertaste zu bedienen, wenn an einem hochstehenden Lichtsperrsignal (Ls) mit ständig wirksamer Balise vorbeizufahren ist.

In Betriebsart „Zug“ ist die Manövertaste zu bedienen, wenn bei Signal Zs 1 (Ersatzsignal), Zs 7 (Vorsichtssignal) oder Zs 8 (Gegengleisfahrt-Ersatzsignal) gem. DB-Ril 301 an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal vorbeizufahren ist.

Hinweis: Gem. Ril 408.4814 Abschn. 3 Abs. 1 b) darf die Geschwindigkeit beim Rangieren – vorbehaltlich anderslautender örtlicher Regelungen – maximal 25 km/h betragen.

Bedienung des Freigabeschalters:
Durch die Bedienung des Freigabeschalters ist die Befreiung aus einer Bremskurve vorzunehmen, wenn nach Vorbeifahrt an einem "Warnung" zeigenden Signal ein Zug nach Halt in einem Bahnhof abfahren soll und der Triebfahrzeugführer die Fahrtstellung des folgenden Hauptsignals erkannt hat.

Behandlung von Störungen:
Bei Störungen der EuroSIGNUM/EuroZUB-Einrichtungen (einschl. durch diese verursachte Zwangsbremsungen) sowie unzulässigen Vorbeifahrten an Haltsignalen sind die Regeln in Modul 408.2651 und 408.2531 für PZB sinngemäss anzuwenden.

Bei Störungen der EuroSIGNUM/EuroZUB-Fahrzeugeinrichtungen ist, sofern vorhanden und betrieblich möglich bzw. zulässig, auf ein alternatives Zugbeeinflussungssystem, welches kompatibel zur Streckeninfrastruktur sein muss, umzuschalten.

Bei Ausfall der EuroSIGNUM/EuroZUB-Fahrzeugeinrichtungen auf dem führenden Fahrzeug sind die Regeln in Modul 408.2651 Abschn. 2 für PZB sinngemäss anzuwenden.

6.2 Zug- und Rangierfunk

6.2.1 Ausrüstung:

Die Strecke Konstanz – Kreuzlingen und die Verbindung Konstanz – Kreuzlingen Hafen sowie die Bahnhöfe Konstanz, Kreuzlingen und Kreuzlingen Hafen sind wie folgt mit Zugfunk ausgerüstet:

- Bf Konstanz:
  GSM-R (D);
  beim Rangieren in der Betriebsart „Rangieren im Zugfunk“ im Kommunikationsverfahren „Rangieren ohne Rangierfunkgruppen“

- Strecke Konstanz – Kreuzlingen und die Verbindung Konstanz – Kreuzlingen Hafen sowie die Bahnhöfe Konstanz, Kreuzlingen und Kreuzlingen Hafen:
  GSM-R (CH)

6.2.2 Umschaltung von GSM-R (D) auf GSM-R (CH):

Grundsatz:
- Die Umschaltung des Zugfunks für Züge des grenzüberschreitenden Verkehrs auf das jeweilige Nachbarnetz erfolgt stets im Stand im Bf Konstanz, da im Bf Konstanz Zugdurchfahrten technisch nicht möglich sind.

- Umschalttafeln sind nicht vorhanden.

Besonderheiten:

- Züge aus Richtung Schweiz, die im Bf Konstanz enden oder wenden, verbleiben im GSM-R (CH)-Netz, der Fdl Konstanz kann diese Züge funktechnisch im Einzelruf erreichen.

- Im Störungsfall des GEFO/im GSM-R (D)-Netz kann der Fdl Konstanz die Tf der Schweizer Züge im GSM-R (CH)-Netz nicht erreichen, da das Rückfalltelefon nur Verbindungen in das GSM-R (D)-Netz herstellt. In diesen Fällen verständigt der Fdl Konstanz die BZ Ost der SBB I. Diese sorgt dafür, dass die Tf der auf Konstanz zufahrenden Züge verständigt werden, ausserplanmässig in Kreuzlingen bzw. Kreuzlingen Hafen auf GSM-R (D) umzuschalten.

6.2.3 Einsatz von Fahrzeugen mit GSM-R-Bordgeräten:

Auf den nachfolgend abschliessend aufgeführten deutschen Streckenabschnitten und deutschen Grenzbahnhöfen der Grenzbetriebsstecken Schweiz – Deutschland ist als Ausnahme von den dort gültigen „Technischen Netzzugangsbedingungen“ der DB InfraGO AG (TNB) der Einsatz zugführender Fahrzeuge zugelassen, welche entgegen der Anforderung der TNB Kapitel C.5.2 und C.6.2 nicht über eine Ausrüstung mit störfesten GSM-R-Fahrzeuggeräten gem. ETSI-Spezifikation TS 102 933 V2.1.1, mindestens jedoch in der Version 1.3.1. (2014) oder neuer, verfügen:

Strecke Weil (Rhein) - Staatsgrenze Weil (Rhein)	VzG-Strecke 4000
Strecke Staatsgrenze Thayngen – Singen (Htw)	VzG-Strecke 4000
Bf Basel Bad Rbf	
Bf Weil (Rhein)	
Bf Erzingen (Baden)	
Bf Singen (Htw) und	
Bf Konstanz	

Diese Ausnahme gilt ab 11.12.2022 bis auf weiteres, jedoch längstens bis zu demjenigen Zeitpunkt, zu welchem aufgrund der Schweizer Vorgaben dort ebenfalls störfeste Geräte gem. der o.g. Spezifikation eingesetzt werden müssen und damit auch in der Schweiz ein Netzzugangskriterium bilden. Die Vorgaben bzgl. Umrüstung von GSM-R-Fahrzeuggeräten im Rahmen der Schweizer Migrationsstrategien bzgl. FRMCS und ERTMS bzw. die Verpflichtung zum Einsatz störfester Geräte bei Neufahrzeugen oder Neuzulassungen umgebauter Fahrzeuge gem. TSI 2016/919 i.V.m. EIRENE SRS16 / FRS 8 aus dem Jahr 2016 oder neuer bleiben hiervon unberührt.
Eine vorzeitige Beendigung dieser Ausnahme aus wichtigem Grund (hier insbes. beim Auftreten erhöhter betrieblicher Risiken oder derzeit noch nicht bekannter betrieblich-technischer Schwierigkeiten) bleibt – unter entsprechend rechtzeitiger Ankündigung – vorbehalten.

6.3 Oberleitung:

Die Strecke Konstanz – Kreuzlingen und die Verbindung Konstanz – Kreuzlingen Hafen sowie die Bahnhöfe Konstanz, Kreuzlingen und Kreuzlingen Hafen sind mit Oberleitung ausgerüstet, welche das Befahren mit Schleifstücken der Breiten 1‘950 mm (deutsche Regelbauform) und 1‘450 mm (Schweizer Regelbauform) zulässt.
Angaben zu den Schutzstrecken siehe Ziff. 1.3.

Art. 7 Netzzugang, Fahrzeug- und Personaleinsatz

7.1 Grundsatz Netzzugang:

Für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet gilt ausnahmslos das Schweizer Netzzugangsrecht. Alle Informationen hierzu (insbesondere bzgl. Sicherheitsbescheinigung, Netzzugangsbewilligung und Netzzugangsvereinbarung) sind unter folgendem Link abrufbar:

https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/europa/strecken_in_der_schweiz-11156934

Grundlagendokumente dort sind die „Allgemeinen Infrastrukturbenützungsbedingungen für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet“ sowie der „Leistungskatalog“.

7.2 Fahrzeugeinsatz:

Grundsätzlich benötigen Fahrzeuge beim Einsatz auf Schweizer Staatsgebiet eine Betriebsbewilligung des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Beim ausschliesslichen Einsatz von Fahrzeugen auf dem Netz der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet sowie auf zu den Fahrzeugen kompatiblen Gleisen im Gemeinschaftsbahnhof Schaffhausen anerkennt das BAV deutsche Abnahmen/Inbetriebnahmegenehmigungen bzw. Vehicle Authorisation der ERA mit Gültigkeit für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und stellt keine eigenen Betriebsbewilligungen aus.

Weitere Informationen zum Fahrzeugeinsatz sind den „Allgemeinen Infrastrukturbenützungsbedingungen für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet“ unter dem o.g. Link zu entnehmen.

7.3 Personaleinsatz:

Informationen zum Personaleinsatz auf Schweizer Staatsgebiet sind den „Allgemeinen Infrastrukturbenützungsbedingungen für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet“ unter dem o.g. Link zu entnehmen.

Art. 8 vorübergehende Langsamfahrstellen

8.1 Planbare Langsamfahrstellen:

Planbare Langsamfahrstellen werden von beiden ISB jeweils gemäss ihren Prozessen den EVU bekannt gegeben.

8.2 Kurzfristige Anordnungen von Langsamfahrstellen (z.B. dringende Arbeiten oder technische Mängel):

Bei kurzfristig angeordneten Langsamfahrstellen erfolgt die Verständigung der Züge gemäss deutschem bzw. Schweizer Regelwerk durch schriftliche Befehle.

8.3 Regeln für die Signalisierung von vorübergehenden Langsamfahrstellen, die Ausrüstung mit Zugbeeinflussung und die Verständigung der EVU:

Grundsätzlich gilt, dass vorübergehende Langsamfahrstellen – sofern nach dem jeweiligen Regelwerk erforderlich - stets sowohl mit Zugbeeinflussung PZB 90 als auch mit ETCS L1 LS bzw. EuroSIGNUM/EuroZUB auszurüsten sind. Dabei müssen die Standorte der Ankündigungssignale so gewählt werden, dass die an den Ankündigungssignalen übertragenen Balisentelegramme und die sich daraus ergebenden Bremskurven so abgefahren werden können, dass die ETCS NV-Übergänge D/CH bzw. CH/D keinesfalls überschritten werden.

Bzgl. der Signalisierung von vorübergehenden Langsamfahrstellen zwischen Konstanz und Kreuzlingen / Kreuzlingen Hafen gilt folgendes:

- Die ganze Langsamfahrstelle ist (je Fahrtrichtung) mit einheitlicher Signalisierung (entweder gemäss Schweizer oder gemäss deutschem Regelwerk) auszurüsten. Es darf keine Mischsignalisierung geben.
- Die Signalisierung ist von der Position des Anfangssignals abhängig. Als Entscheidungskriterium gilt die Vorschriften-(=Betriebs-)grenze (Standort ESig F aus Richtung Kreuzlingen (SBB-km 61.328) bzw. Standort Ls 50 aus Richtung Kreuzlingen Hafen (SBB-km 100.651)). Falls sich das Anfangssignal im deutschen Regelwerksbereich (d.h. innerhalb des Bf Konstanz) befindet, wird für die entsprechende Fahrtrichtung die gesamte Langsamfahrstelle mit Signalen gemäss deutschem Regelwerk ausgerüstet, ansonsten mit Signalen gemäss Schweizer Regelwerk.

Art. 9 Notfallmanagement

9.1 Zuständigkeiten:

Für die Abgrenzung der Zuständigkeiten bei der Durchführung des Notfallmanagements ist die Bahnhofsgrenze des Bf Konstanz (DB-Einfahrsignal F bzw. Ls 50) massgebend:

- DB InfraGO AG: Zuständigkeit innerhalb des Bf Konstanz bis zur o.g. Bahnhofsgrenze
- SBB I: Zuständigkeit ab der o.g. Bahnhofsgrenze Richtung Kreuzlingen bzw. Kreuzlingen Hafen

9.2 anzuwendendes Regelwerk:

Für die Durchführung des Notfallmanagements im Zuständigkeitsbereich der DB InfraGO AG sind in der Zusammenarbeit mit den EVU die Module der DB-Ril 423.1xxx bzw. 423.8xxx zu beachten. In den Zusätzen Z99 zu den Modulen der DB-Ril 423.1xxx bzw. 423.8xxx sind die schweizspezifischen Besonderheiten bzgl. Anwendung der Module der DB-Ril 423.1xxx bzw. 423.8xxx auf den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet enthalten. Diese Zusätze sind unter folgendem Link abrufbar:
https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/europa/strecken_in_der_schweiz-11156934 und
https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/netzzugang-und-

regulierung/regelwerke