

<b>Signalordnung, Bahnbetrieb international</b>	<b>Grenzüberschreitende Bahnstrecken</b>
<b>Zusatzbestimmungen für das Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs Simbach (Inn) - Braunau am Inn</b>	<b>302.4202Z01 Seite 1</b>

## 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 RegioNetz Infrastruktur GmbH	ÖBB-Infrastruktur AG

## Zusatzbestimmungen zu den bahn- betrieblichen Normen bzw. dem bahn- betrieblichen Regelwerk der Infra- strukturbetreiber 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 Europa-Allee 70-76 60486 Frankfurt am Main	ÖBB-Infrastruktur AG Sicherheit und Betriebsleitung – 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 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

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 Ril 301 und 408 der DB Netz AG und ist somit Bestandteil des betrieblich-technischen Regelwerks.

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/l.)
- 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

---

Das Stellwerk des Bahnhofs Braunau am Inn ist der Arbeitsplatz des Fahrdienstleiters (Fdl) Braunau.

Der Bahnhof Simbach (Inn) wird vom Stellwerk im Empfangsgebäude des Bf. Simbach aus gesteuert.

Die Fdl Braunau am Inn und Simbach (Inn) sind 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)
  - Einfahrtvorsignal 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
  - Einfahrtvorsignal 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 Langsamfahrtafel 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	Geschwindigkeit Besonderheiten	Uhrzeit oder betroffene Züge	In Kraft ab	Außer Kraft ab	Gründe und sonstige Angaben
	Simbach (Inn) - Simbach (Inn) Gr	<b>114,90</b>	Lf 1 ÖBB-Ankündigungssignal 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 <hr/> ID-Nr. La-Begr.
<b>Braunau am Inn</b>	<b>59,035</b>	<p>La bei DB</p> 	<p>La bei DB</p> 	<hr/> 10851 OL
Kennziffer 8, Abstand zur Anfangsscheibe: 600 m				

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 Infrastrukturunternehmen, ist der Ort des Beginns der Signalisierung maßgebend.

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

---

Die nachfolgenden organisationsspezifischen Ausdrücke bedeuten im Sprachgebrauch des jeweiligen Geschäftspartners:

<b>DB Netz AG</b>	<b>ÖBB-Infrastruktur AG</b>
Ersatzfahrplan	Musterfahrplan
Infrastrukturbetreiber (EIU)	Infrastrukturbetreiber (IB)
Fahrplan für Zugmeldestellen (FfZ)	Zugverzeichnis für Bahnhofmitarbeiter
Trassenkonstrukteur	Trassenmanager
Leiter Betriebsbezirk	Betriebsmanager
Sperrfahrt	Nebenfahrt
Fahrplananordnung (Fplo)	Fahrplananordnung (Faplo)
Spezialverkehre	Außergewöhnliche Sendungen (aS)

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.

## 3.1. 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.

## 3.2 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.

### 3.3 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.

### 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 Netz 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 Netz AG oder nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG anzubringen bzw. zu geben.

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. 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 Netz AG (s. Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz 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 (Beta) 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 Netz AG empfangen werden, die in jedem Fall zu beachten sind.

Nothaltaufträge sind sofort auszuführen.

---

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.

## 4.2. 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 Nebenfahrzeuge 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 Züge 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 Netz 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

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.

## 4.7. Schriftliche Befehle

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

---

Die Verständigung von grenzüberschreitenden Fahrten mittels schriftlichen Befehlen über Besonderheiten im Bereich der Grenzstrecke Simbach (Inn) - Braunau am Inn einschließlich dem jeweils anschließenden Einfahr- bzw. Ausfahrweg in dem jeweiligen Grenzbahnhof ab dem bzw. bis zum Halteplatz kann mit dem Befehlsmuster des jeweils anderen Infrastrukturbetreibers erfolgen.

Grundsätzlich ist das Befehlsmuster aus dem Regelwerk zu verwenden, das angewendet wird. Verfügt der Triebfahrzeugführer nur über ein Befehlsmuster, ist dieses zu verwenden. Triebfahrzeugführer und FdI haben sich vor der fernmündlichen Übermittlung über das zu verwendende Befehlsmuster zu verständigen.

In bestimmten Fällen können schriftliche Befehle eines Infrastrukturbetreibers nach seinem Muster im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers durch Aushändigung einer Kopie des Befehlsusters übermittelt werden. Der den schriftlichen Befehl empfangende Triebfahrzeugführer/ (S)KI-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 Befehle, die auf der Infrastruktur der DB Netz AG gelten, wird ein Übermittlungscode diktiert. Ein diktiertem Übermittlungscode ist in jedem erteilten Befehl aufzunehmen,

- im Befehlsmuster der DB Netz AG rechts unten an der vorgesehenen Stelle,
- im Sammelbefehl der ÖBB-Infrastruktur AG rechts unten neben der Uhrzeit unter „Tfzf“.

---

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.

Auf der Infrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG wird das Befehlsmuster der DB Netz AG nach folgender Matrix angewendet:

<b>DB – Befehl (Nr.)</b>	<b>entspricht ÖBB – Befehl</b>
...	...
Nr. 12 „Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten.“	Sammelbefehl Nr. 3 „Langsamfahren mit höchstens ... km/h“
Nr. 12 „Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten: auf Sicht“	Sammelbefehl Nr. 2 „Zug fährt auf Sicht ...“

Im Übrigen werden in ÖBB-Befehlen erforderliche Wortlaute in DB-Befehl Nr. 14 eingetragen.

Auf der Infrastruktur der DB Netz AG wird das Befehlsmuster der ÖBB-Infrastruktur AG nach folgender Matrix angewendet:

<b>ÖBB-Befehl</b>	<b>Entspricht DB – Befehl (Nr.)</b>
...	...
Sammelbefehl Nr. 2 „Zug fährt auf Sicht“	Nr. 12 „Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten: auf Sicht“ Der Grund wird im ÖBB-Befehl als Text eingetragen. Zusätzliche Befehle oder Hinweise werden im freien Feld des ÖBB-Sammelbefehl Nr. 8 eingetragen.
Sammelbefehl Nr. 3 „Langsam fahren mit höchstens ... km/h“	Nr. 12 „Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten.“

Im Übrigen werden in DB-Befehlen erforderliche Wortlaute in ÖBB Befehlen bzw. Sammelbefehl Nr. 8 eingetragen

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.



## 4.7.2 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

Hält ein Zug auf der Grenzstrecke Simbach (Inn) - Braunau am Inn aus unvorhergesehenem Anlass, so darf der zuständige Fdl der Weiterfahrt oder Rückfahrt (zurücksetzen) in allen Fällen nur zustimmen, wenn

- nach dem für ihn gültigen Regelwerk alle Voraussetzungen für die Weiter-/Rückfahrt erfüllt sind und dem nicht entgegensteht und
- der Nachbar-Fdl der Weiter-/Rückfahrt zugestimmt hat, sofern auch nach dem für ihn gültigen Regelwerk alle Voraussetzungen für die Weiter-/Rückfahrt erfüllt sind und dem nicht entgegensteht.

Kann nicht mit dem ganzen Zug sondern nur mit einem Zugteil weiter-/zurückgefahren werden, muss der zurückgelassene abgetrennte Zugteil 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.

---

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.

## 4.10. 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,
- 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 Fahrplanweisungen 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 12 gemäß Ril 408.0481 Abschnitt 7 Absatz 3 der DB Netz AG ist nur zugelassen, wenn dies in einer Betra entsprechend geregelt 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.

## 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 EI- 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 Netz 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.