

	
Region Süd	ÖBB-Infrastruktur AG
	
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

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	00037-000007-25	11. Änderung	14.12.2025
<u>13</u>	<u>00037_000007_26</u>	<u>12. Änderung</u>	<u>13.12.2026</u>

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
13	Verschiedenes	13.12.2026	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 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.

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

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

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

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

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.

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.

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.

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 Langsamfahrseiche 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 Ankündi- 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

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/vorliegen.

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 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.

Die Anwendung „Digitaler Befehl“ der DB InfraGO AG oder die Anwendung der Rückfallebene gemäß Ril 408.0412/Ril 408.2412 Kapitel 2.3 vereinbaren der Fdl und der Triebfahrzeugführer im Einzelfall.

- Die Übermittlung des Zugriffscode als GSM-R SMS ist nur im GSM-R D möglich. Der Zugriffscode kann durch den Fdl andernfalls dem Triebfahrzeugführer fernmündlich zugesprochen werden.
- Der Triebfahrzeugführer muss im Umgang mit der Anwendung „Digitaler Befehl“ geschult sein.

Alternativ zur Möglichkeit der digitalen Übermittlung von Befehlen der ÖBB-Infrastruktur AG können die Befehle auch zugesprochen werden.

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 Befehlsusters 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.

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

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 Fahrplanweisungen 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 EI- 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.

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
Y	80,8
Bft Passau Vogl.	80,2
	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