

	
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 Stephensonstraße 1 60326 Frankfurt am Main	ÖBB-Infrastruktur AG Sicherheit und Qualität – Standards Praterstern 3 1020 Wien

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

Verzeichnis der Änderungen ÖBB-Infrastruktur AG

lfd. Nr.	verfügt mit	Gegenstand	Datum
1	35-06-2011	Inkraftsetzung	15.04.2011
2	00035_17_11	1. Änderung	11.12.2011
3	00035_000023_12	2. Änderung	10.06.2012
4	00035_000006_13	3. Änderung	09.06.2013
5	00035_000020_13	4. Änderung	15.12.2013
6	00035_000006_14	5. Änderung	14.12.2014
7	00035_000006_15	6. Änderung	13.12.2015
8	00035_000024_16	7. Änderung	11.12.2016
9	00037_000008_18	8. Änderung	09.12.2018
10	00037_000011_19	9. Änderung	15.12.2019
11	00037-000010-23	10. Änderung	10.12.2023
12	00037-000009-25	11. Änderung	14.12.2025
<u>13</u>	<u>00037_000009_26</u>	<u>12. Änderung</u>	<u>13.12.2026</u>

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

Verzeichnis der Aktualisierungen DB RegioNetz Infrastruktur GmbH

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Aktualisierung eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	Neudruck/Neu-ausgabe	15.04.2011	Einführungsschreiben	15.04.2011
2	Berichtigung	11.12.2011	1. Berichtigung	11.12.2011
3	Berichtigung	10.06.2012	2. Berichtigung	10.06.2012
4	Berichtigung	09.06.2013	3. Berichtigung	09.06.2013
5	Berichtigung	15.12.2013	4. Berichtigung	15.12.2013
6	Berichtigung	14.12.2014	5. Berichtigung	14.12.2014
7	Berichtigung	13.12.2015	6. Berichtigung	13.12.2015
8	7. Berichtigung	11.12.2016	s. Erläuterungen	Neudruck
9	Verschiedenes	09.12.2018	s. Erläuterungen	Neudruck
10	Verschiedenes	15.12.2019	s. Erläuterungen	Neudruck
11	Verschiedenes	10.12.2023	s. Erläuterungen	Neudruck
12	Verschiedenes	14.12.2025	s. Erläuterungen	Neudruck
<u>13</u>	<u>Befehle</u>	<u>13.12.2026</u>	<u>s. Erläuterungen</u>	<u>Neudruck</u>

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

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

1. Beschreibung der Grenzstrecke

1.1.1. Lage der Grenzen

Lage der

Staatsgrenze zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland,

sowie

Grenze zwischen den Infrastrukturbetreibern RNI GmbH und ÖBB-Infrastruktur AG

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

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

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

1.1.2. Gleise der Grenzstrecke

Gleis von Simbach (Inn) nach Braunau am Inn

- Bezeichnung RNI GmbH „Gleis Simbach (Inn) - Braunau am Inn“
- Bezeichnung ÖBB-Infrastruktur AG „Streckengleis 1“
- Grenze zwischen Bahnhof Simbach (Inn) und Gleis der freien Strecke Einfahrsignal F in km 114,708 (59,644)
- Grenze zwischen Bahnhof Braunau am Inn und Gleis der freien Strecke Einfahrsignal Zr11 in km 59,080

1.1.3. Zuständigkeiten für die Grenzstrecke

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

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

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

1.1.4. Signale, Punktuelle Zugbeeinflussung (PZB)

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

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

- Fahrtrichtung von Braunau am Inn nach Simbach (Inn)
 - 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 InfraGO 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 InfraGO 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 Langsamfahrzscheibe zu einer vorübergehenden Langsamfahrstelle der DB InfraGO 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	114,90	Lf 1 ÖBB- Ankündi- gungssignal mit Kz 3		15.12. 13 08:00	17.12. 13 17:00	La bei ÖBB P ZB am Ankündigungssignal ständig wirksam

Beispieleinträge dazu für die La der ÖBB-Infrastruktur AG:

1	2	3	4	5
Betriebsstellen	Lage	Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit für das Regelgleis und das durchgehende Hauptgleis	Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit für das Gegengleis, das durchgehende Hauptgleis der Gegenrichtung und andere Bf-Gleise	gültig ID-Nr. La-Begr.

20701 b Staatsgrenze nächst Braunau am Inn - Neumarkt-Kallham (in Neu)

Braunau am Inn (in Bru)	58,960	La bei DB  Kennziffer 4 Abstand zur Anfangsscheibe 400m		11606 SO
------------------------------------	---------------	---	--	--------------------

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

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

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

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

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

3.1 Fahrplanerstellung

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

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

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

3.2 Fahrplanbeantragung

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

Trassenanmeldungen müssen mindestens folgende Angaben enthalten:

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

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

3.3 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 InfraGO AG, sowie Regel- und Sonderzüge der ÖBB-Infrastruktur AG) herausgegeben werden.

Die Beförderungsanordnung oder die Fahrplananordnung enthält:

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

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

3.4 Zugbildung, Zugvorbereitung, Bremsen

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

Erläuterung:

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

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

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

4.1. Gültigkeit von Normen und Regelwerk; zusätzliche Bestimmungen

Grundsätzlich gelten jeweils bis zur Staatsgrenze

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

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

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

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

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

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

Nothaltaufträge sind sofort auszuführen.

4.2. Zuständiger Fahrdienstleiter bei Meldungen

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

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

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

4.3. Außergewöhnliche Sendungen/Fahrzeuge

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

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

4.4. Nachschieben

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

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

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

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

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

Bleibt frei

4.7. Befehle

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

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

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

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.

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.

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

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

vom Triebfahrzeugführer einzutragen.

In bestimmten Fällen können schriftliche Befehle eines Infrastrukturbetreibers nach seinem Muster im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers durch Aushändigung einer Kopie des Befehlsmusters übermittelt werden. Der den schriftlichen Befehl empfangende Triebfahrzeugführer/ (S)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 alle Befehle wird eine eindeutige Kennung vergeben.

4.7.2 Verfahrensweise bei der Übermittlung von schriftlichen Befehlen

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

4.8. Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass, Zugteilung, Zugtrennung

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

4.9. Gefahrdrohende Umstände/Gefahrsfälle

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

Aufklärungsfahrten erfolgen als Sperr- oder Nebenfahrt.

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 95 Auftrag 95.30 gemäß Ril 408.0481 Abschnitt 7 Absatz 3 der DB InfraGO AG ist nur zugelassen, wenn dies in einer Betra entsprechend geregelt ist.

Besonderheiten (Ausnahmeregelungen)

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

Die Fahrten dürfen höchstens

- aus Richtung Simbach (Inn) bis Einfahrtsignal Braunau am Inn(ÖBB km 59,080) bzw.

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.

- aus Richtung Braunau am Inn bis Einfahrtsignal Simbach (Inn) (DB km 114,708) verkehren und

müssen somit auf dem gleichen Gleis wieder zum Ausgangsbahnhof zurückfahren.

Notfälle

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

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