

<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  
Stephensonstraße 1  
60326 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 der Grenzstrecke Simbach (Inn) – Braunau am Inn

gültig vom 15.04.2011 an.

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.

---

Anlage 3 zur Regelung der örtlichen Besonderheiten Simbach (Inn) – Braunau am Inn

Stand: 14.12.2014 (Bekanntgabe 6)

Seite:1

- gültig ab 14.04.2015 -



--	--	--	--

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.

---

Anlage 3 zur Regelung der örtlichen Besonderheiten Simbach (Inn) – Braunau am Inn

Stand: 14.12.2014 (Bekanntgabe 6)

Seite:3

- gültig ab 14.04.2015 -

<b>Geschäftsführende Stellen</b>	
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH	ÖBB-Infrastruktur AG
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Stephensonstraße 1 60326 Frankfurt am Main	ÖBB-Infrastruktur AG 1020 Wien Praterstern 3 Stab Betriebsleitung/QSU - Standards

### Verzeichnis der Bekanntgaben RNI GmbH

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Bekanntgabe eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	Neudruck/Neu- ausgabe	15.04. 2011	Einführungsschreiben I	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

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 DV V2 und DV V3 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.

Anlage 3 zur Regelung der örtlichen Besonderheiten Simbach (Inn) – Braunau am Inn

Stand: 14.12.2014 (Bekanntgabe 6)

Seite:4

- gültig ab 14.04.2015 -

# 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

## 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 Z in km 59,040

## 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.

---

Anlage 3 zur Regelung der örtlichen Besonderheiten Simbach (Inn) – Braunau am Inn

Stand: 14.12.2014 (Bekanntgabe 6)

Seite:5

- gültig ab 14.04.2015 -

## 1.1.4. Signale, Punktuelle Zugbeeinflussung (PZB)

---

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

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

- Fahrtrichtung von Braunau am Inn nach Simbach (Inn)
  - Einfahrvorsignal Vf in km 115,360 und zugehörige Vorsignalbaken

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

- Fahrtrichtung von Simbach (Inn) nach Braunau am Inn
  - Einfahrvorsignal z in km 114,587 (59,728)

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

## 1.1.5. HOA/FOA/SOA Anlagen

---

entfällt

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.

---

Anlage 3 zur Regelung der örtlichen Besonderheiten Simbach (Inn) – Braunau am Inn

Stand: 14.12.2014 (Bekanntgabe 6)

Seite:6

- gültig ab 14.04.2015 -



## 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 D Zugfunk werden bei der RNI GmbH aufgezeichnet.
- Bei Unregelmäßigkeiten können die mit der Untersuchung beauftragten Mitarbeiter gegenseitig die Sicherstellung und Übermittlung der aufgezeichneten Gespräche bzw. Daten verlangen.

Berechtigt zur Anforderung von Gesprächsaufzeichnungen (Sicherungskopien) sind

- bei der RNI GmbH der Notfallmanager und der Eisenbahnbetriebsleiter, sowie dessen Mitarbeiter
- bei der ÖBB-Infrastruktur AG der Notfallkoordinator und die Mitarbeiter der „BL - Vorfalluntersuchung“

Die Anforderung von Gesprächsaufzeichnungen (Sicherungskopien) ist zu richten an

- bei der RNI GmbH an den Betriebsbezirksleiter
- bei der ÖBB-Infrastruktur AG an die „BL - Vorfalluntersuchung“

Angeforderte Gesprächsaufzeichnungen (Sicherungskopien) sind zu übersenden

- bei der RNI GmbH an den Eisenbahnbetriebsleiter der RNI GmbH
- bei der ÖBB-Infrastruktur AG an die „BL - Vorfalluntersuchung“

Durch das anfordernde Unternehmen sind jeweils die für dieses Unternehmen geltenden datenschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten.

---

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.

---

Anlage 3 zur Regelung der örtlichen Besonderheiten Simbach (Inn) – Braunau am Inn

Stand: 14.12.2014 (Bekanntgabe 6)

Seite:8


- gültig ab 14.04.2015 -

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:

Strecke 207 a						
1	2	3	4	5	6	7
ID-Nr. La-Begr	Betriebsstellen	Besondere u. Fahrgeschwindigkeit für das Regelgleis u. das durchgehende Hauptgleis	Lage	Besondere u. Fahrgeschwindigkeit für das Gegen Gleis, das durchgehende Hauptgleis der Gegenrichtung und andere Bf-Gleise	In Kraft	Außer Kraft
<b>207a Neumarkt-Kallham (in Neu) – Staatsgrenze nächst Braunau am Inn</b>						
2 SO	<b>Braunau am Inn</b>	La bei DB  Kennziffer 4 Abstand zur Anfangsscheibe 400m	<b>58,96</b>			

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.

Anlage 3 zur Regelung der örtlichen Besonderheiten Simbach (Inn) – Braunau am Inn

Stand: 14.12.2014 (Bekanntgabe 6)

Seite:9

- gültig ab 14.04.2015 -

## 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 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.

Die Trassenkonstruktion ist bezüglich der Gleisbelegung im Bahnhof Simbach (Inn) mit der RNI GmbH in jedem Einzelfall abzustimmen.

#### Fahrplankonstruktion Ad hoc Verkehre / Sonderzüge:

Grundsätzlich findet eine Abstimmung nur bei personenbefördernden Zügen statt.

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 Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG), Austausch der Infrastrukturdaten

Da die ÖBB-Infrastruktur AG die Fahrpläne für grenzüberschreitende Züge auf der Infrastruktur der RNI GmbH zwischen der Staatsgrenze bei Simbach (Inn) und dem Bahnhof Simbach (Inn) (einschließlich) erstellt und herausgibt, fließen die entsprechenden Infrastrukturdaten und bestimmte andere Angaben der DB Netz AG (z.B. im VzG) in die Systeme der ÖBB Infrastruktur AG ein. Zu diesem Zweck sind die erforderlichen Daten und Planunterlagen jeweils rechtzeitig zu den entsprechenden Terminen an die zuständige Stelle der ÖBB-Infrastruktur AG durch die RNI GmbH unter Hinweis auf das hierfür maßgebende Regelwerk der ÖBB-Infrastruktur AG (einschl. Gültigkeitsdatum) unaufgefordert zu übermitteln. Die maßgebenden Inhalte der von der RNI GmbH zur Verfügung gestellten Daten und Planunterlagen müssen mit dem hierfür maßgebenden Regelwerk der ÖBB-Infrastruktur AG kompatibel sein.

Die ÖBB-Infrastruktur AG und die RNI GmbH stellen sich alle erforderlichen Unterlagen und maßgebenden Regeln (z.B. Regelwerke bzw. Normen) gegenseitig unentgeltlich zur Verfügung.

Die für die Durchführung der Validierung (gesamthafte Infrastrukturanmeldung) des VzG zuständige Stelle der ÖBB-Infrastruktur beteiligt die RNI GmbH an der Validierung der die Infrastruktur der RNI GmbH betreffenden Angaben.

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.

Die ÖBB-Infrastruktur AG , erarbeitet einen Beförderungsplan für eine außergewöhnliche Sendung, Fahrzeug, Zug usw. im grenzüberschreitenden Verkehr im Einzelfall (Einzelbeförderungsanordnung), für den keine Anwendung einer Dauerbeförderungsanordnung der DB Netz AG (nicht im Fahrplan für Zugmeldestelle entsprechend dargestellt) und keine Beförderung gemäß Anhang 2 des Handbuchs 721.01 der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt, und gibt diese bekannt. Es sind auch die Beförderungsbedingungen der DB Netz AG für deren Infrastruktur (Grenzstrecke und Ein-/Ausfahrweg im Grenzbahnhof bis/ab gewöhnlichen Halteplatz) aufzunehmen. Die DB Netz AG übermittelt der ÖBB-Infrastruktur AG die entsprechenden Beförderungsbedingungen und die BZA-Nr. Die ÖBB-Infrastruktur AG leitet diese an das beteiligte österreichische EVU weiter. Die Beförderungsbedingungen sind unverändert in den jeweiligen Beförderungsplan zu übernehmen. Dies gilt auch, wenn eine Einzelbeförderungsanordnung der ÖBB-Infrastruktur AG auf einem Profil gemäß Profilkatalog der ÖBB-Infrastruktur AG basiert.

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.

Die Züge,

- die für die Fahrtrichtung von und zur Staatsgrenze mit der Kennzeichnung „aS“ bzw. „KV“ im Fahrplan für Zugmeldestellen des Bahnhofs [DB Grenzbahnhof] gekennzeichnet sind oder deren Zuggattungsbezeichnung durch „-A“, „-L“ oder „-D“ ergänzt ist, und
- die den Eisenbahn-Grenzübergang befahren und im Anhang 2 des Handbuchs 721.01 der ÖBB-Infrastruktur AG aufgeführt sind,

müssen übereinstimmen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG übergibt dazu spätestens 6 Wochen vor dem europäischen Jahresfahrplanwechsel im Dezember j. J. ein Verzeichnis der den Eisenbahn-Grenzübergang befahrenden Züge, deren Aufnahme in den Anhang 2 des Handbuchs 721.01 der ÖBB-Infrastruktur AG beabsichtigt ist, an die DB Netz AG. Die DB Netz AG prüft die Übereinstimmung des Verzeichnisses mit den grenzüberschreitenden Zügen, deren Aufnahme im Zugverzeichnis einer Dauerbeförderungsanordnung der DB Netz AG und damit Kennzeichnung mit „aS“ bzw. „KV“ oder Ergänzung der Zuggattungsbezeichnung durch „-A“, „-L“ oder „-D“ im Fahrplan für Zugmeldestellen des Bahnhofs [DB Grenzbahnhof] beabsichtigt ist. Differenzen sind einvernehmlich zu bereinigen. Züge, bei denen keine Einigung erzielt wird, dürfen für die Grenzstrecke (Zuglauf) nicht im Anhang 2 des ÖBB-Handbuchs 721.01 und nicht in einer Dauerbeförderungsanordnung der DB Netz AG (damit auch nicht entsprechend im Fahrplan für Zugmeldestellen des Bahnhofs [DB Grenzbahnhof] in Richtung von und zur Staatsgrenze) aufgenommen werden. Bei unterjährigem Änderungsbedarf wird von der ÖBB-Infrastruktur AG ein Änderungsantrag zur Abstimmung vorgelegt, mit dem in gleicher Weise verfahren wird.

### 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

---

Dieser Abschnitt enthält im Wesentlichen zusätzliche Bestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der beiden Infrastrukturbetreiber für den Betrieb der Infrastruktur des Eisenbahn-Grenzübergangs Simbach (Inn) - Braunau am Inn, insbesondere Ergänzungen, Abweichungen, Begriffsdarstellungen zu DV V2 und DV V3 der ÖBB-Infrastruktur AG und zu Ril 301 und 408 der DB Netz AG.

Darüber hinaus enthält Anlage 3 die für den Netzzugang relevanten Regeln für das Fahren über den Eisenbahn-Grenzübergang Simbach (Inn) - 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 betriebene 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.

---

Anlage 3 zur Regelung der örtlichen Besonderheiten Simbach (Inn) – Braunau am Inn

Stand: 14.12.2014 (Bekanntgabe 6)

Seite:14

- gültig ab 14.04.2015 -



## 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.

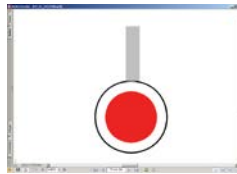
Das Urheberrecht an dieser Richtlinie (Papier- oder Softwareversion) haben die RNI GmbH und die ÖBB Infrastruktur AG. Jegliche Formen der Vervielfältigung und Weitergabe an Stellen außerhalb der DB AG bedürfen der Zustimmung der RNI GmbH oder der ÖBB-Infrastruktur AG.

## 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.

Schlussignal der ÖBB:

Mindestens ein rotes Licht oder eine runde rückstrahlende Scheibe mit einer roten Kreisfläche mit weißem Rand.



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

---

Ist Streckenfernsprechverbindung gestört, dürfen Zugmeldungen über andere Fernsprechverbindungen gegeben werden.

Zugmeldungen für die Grenzstrecke dürfen nicht durch Vermittlung einer anderen Betriebsstelle gegeben werden.

Die Verständigung gilt als völlig gestört, wenn keine Verständigung über Telekommunikationseinrichtungen möglich ist. Streckenblock ersetzt eine fernmündliche Verbindung nicht.

Bei völlig gestörter Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern der Grenzstrecke dürfen auf der Grenzstrecke keine Fahrten zugelassen 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.

## 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/Zugführer nur über ein Befehlsmuster, ist dieses zu verwenden. Triebfahrzeugführer/Zugführer 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 Befehlsmusters übermittelt werden. Der den schriftlichen Befehl empfangende Triebfahrzeugführer/Zugführer/(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 Befehlsmuster A-Befehl und V-Befehl der ÖBB-Infrastruktur AG unten im freien Feld unter „Empfänger“ neben „Bahnhof“

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.

Der Fdl Braunau am Inn wendet das Befehlsmuster der DB Netz AG nach folgender Matrix an:

<b>Bei erforderlichem ÖBB – Befehl</b>	<b>wird verwendet DB – Befehl (Nr.)</b>
...	...
A-Befehl „Langsamfahren mit höchstens ...“	Nr. 9 sinngemäß ausfertigen (ohne Grundangabe)
A-Befehl (mit Ausnahme „Langsamfahren mit höchstens ...“)	Nr. 11 Es ist der Text des ÖBB-Befehls aufzunehmen.
V-Befehl „Zug fährt auf Sicht ...“	Nr. 9 sinngemäß ausfertigen.
A-Befehl oder V-Befehl ohne Vordruck bzw. Sammelbefehl Nr. 9	Nr. 11

Der Fdl Simbach wendet das Befehlsmuster der ÖBB-Infrastruktur AG nach folgender Matrix an:

<b>Bei erforderlichem DB – Befehl (Nr.)</b>	<b>wird verwendet ÖBB-Befehl</b>
...	...
Nr. 1, 2, 3, 4	A-Befehl ohne Vordruck bzw. Sammelbefehl Nr. 9 Es ist der Text des DB-Befehls aufzunehmen.
Nr. 9 „Sie müssen auf Sicht fahren“	V-Befehl bzw. Sammelbefehl Nr. 3 sinngemäß ausfertigen. Der Grund ist als Text einzutragen. Zusätzliche Befehle oder Hinweise sind im freien Feld des V-Befehls bzw. im Sammelbefehl Nr. 9 einzutragen.
Nr. 9 „Sie dürfen mit höchstens ... km/h fahren“	A-Befehl „Langsam fahren mit höchstens ...“ bzw. Sammelbefehl Nr. 4 sinngemäß ausfertigen.
Nr 9.1 bis 9.5	A-Befehl oder V-Befehl ohne Vordruck bzw. Sammelbefehl Nr. 9
Nr. 11	A-Befehl oder V-Befehl ohne Vordruck bzw. Sammelbefehl Nr. 9

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 FdI 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-FdI 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/Gefahrfälle

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 9 gemäß Ril 408.0481 Abschnitt 8 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.

---

Anlage 3 zur Regelung der örtlichen Besonderheiten Simbach (Inn) – Braunau am Inn

Stand: 14.12.2014 (Bekanntgabe 6)

Seite:20

- gültig ab 14.04.2015 -

## **Besonderheiten (Ausnahmeregelungen)**

Auszug aus IVV Artikel 8:

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 59,040) 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 Betriebsvorschrift DV 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.