

<b>Signalordnung, Bahnbetrieb international</b>	<b>Grenzüberschreitende Bahnstrecken</b>
<b>Zusatzbestimmungen für das Befahren des Eisenbahn- Grenzübergangs Freilassing - Salzburg Hbf</b>	<b>302.4203Z01 Seite 1</b>

## 1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzbestimmungen haben:

DB Netz AG  
Regionalbereich Süd  
Produktionsdurchführung München  
Richelstraße 3  
80634 München

und

ÖBB-Infrastruktur AG  
Stab Betriebsleitung - Standards  
Praterstern 3  
1020 Wien

## 2 Zusatzbestimmungen für das Befahren des Eisenbahn- Grenzübergangs

*siehe folgende Seiten*



 DB Netz AG	 ÖBB-Infrastruktur AG
<b>Regionalbereich Süd</b>	<b>ÖBB-Infrastruktur AG</b>

## Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber für das Befahren der Grenzstrecke Freilassing – Salzburg

gültig vom 01.03.2010 an.

Geschäftsführende Stellen	
DB Netz AG	ÖBB-Infrastruktur AG
DB Netz AG Regionalbereich Süd Produktionsdurchführung München Richelstraße 3 80634 München	ÖBB-Infrastruktur AG Stab Betriebsleitung/QSU - Standards Praterstern 3 1020 Wien



## Verzeichnis der Bekanntgaben DB Netz AG

Lfd. Nr.	Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Bekanntgabe eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	Neudruck/Neu- ausgabe	01.03.2010	s. Einführungsschreiben I.NP-S-D-MÜ (B) BI vom 08.12.2009 (Erstausgabe)	
2	1. Berichtigung	11.12.2011	s. Einführungsschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-MÜ (B) BI vom 29.09.2011	Neudruck
3	2. Berichtigung	10.06.2012	s. Einführungsschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-MÜ (B) BI vom 29.03.2012	Neudruck
4	3. Berichtigung	25.08.2013	s. Kundenschreiben I.NP-S-D-MÜ (B) BI vom 13.06.2013	Neudruck
5	4. Berichtigung	15.12.2013	s. Kundenschreiben I.NP-S-D-MÜ (B) BI vom 19.09.2013	Neudruck
6	5. Berichtigung	14.12.2014	s. Kundenschreiben I.NP-S-D-MÜ (B) BI vom 15.09.2014	Neudruck

# 1. Inhalt, Geltungsbereich

Diese Unterlage enthält die Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG und ÖBB-Infrastruktur AG für das Fahren über den Eisenbahn-Grenzübergang Freilassing – Salzburg einschl. der Grenzbahnhöfe Freilassing und Salzburg Hbf, 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 enthält somit u. a. die „Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken“ gem. Schienennetz- Benutzungsbedingungen der DB Netz 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 Netz AG und ÖBB-Infrastruktur AG in km 82,758

- der Strecke Nr. 21701 Salzburg (Grenze) – Salzburg Hbf der ÖBB-Infrastruktur AG
- der Strecke Nr. 5703 Rosenheim – Salzburg Hbf der DB Netz AG

im Bahnhof Freilassing.

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

Bahnhof Freilassing – Bahnhof Salzburg Hbf jeweils einschließlich

### 2.2 Gleise des Grenzübergangs

Gleise im Bahnhof Freilassing, auf denen sich die Staatsgrenze befindet:

- Gleisabschnitt 243 - Fortsetzung des richtigen Gleises/Regelgleises von Salzburg Hbf nach Freilassing (Lage der Staatsgrenze zwischen Einfahrsignal und Rangierhalttafel),
- Gleisabschnitt 224 - Fortsetzung des richtigen Gleises/Regelgleises von Freilassing nach Salzburg Hbf (Lage der Staatsgrenze zwischen Einfahrsignal und Rangierhalttafel).

Regelgleis von Freilassing nach Salzburg Hbf

- Bezeichnung DB Netz AG „Gleis von Freilassing nach Salzburg Hbf“
- Bezeichnung ÖBB-Infrastruktur AG „Streckengleis 2“
- Grenze zwischen Bahnhof Freilassing und Gleis der freien Strecke ist das Einfahrsignal G453 in km 82.902

- Grenze zwischen Bahnhof Salzburg und Gleis der freien Strecke ist das Einfahrsignal Ac 12 in km 83.050

Regelgleis von Salzburg Hbf nach Freilassing (rechtes Gleis)

- Bezeichnung DB Netz AG „Gleis von Salzburg Hbf nach Freilassing“
- Bezeichnung ÖBB-Infrastruktur AG „Streckengleis 1“
- Grenze zwischen Bahnhof Freilassing und Gleis der freien Strecke ist das Einfahrsignal F454 in km 82.900
- Grenze zwischen Bahnhof Salzburg und Gleis der freien Strecke ist das Einfahrsignal Bc11 in km 83.050

## 2.3 Zuständige Fahrdienstleiter für die Gleise des Grenzübergangs

ÖBB-Infrastruktur AG:

Stellbereichsfahrdienstleiter (Fdl-STB) SB 2 (West) (Arbeitsplatz in der Betriebsführungszentrale Salzburg)

DB Netz AG:

Fahrdienstleiter (Fdl) Freilassing (Arbeitsplatz im Stellwerk des Bahnhofs Freilassing)

Die Fdl-STB SB 2 (West) und Fdl Freilassing 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/ Langsamfahrtscheibe, 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 Netz AG ständig aufgestellt.

- am Regelgleis von Salzburg Hbf nach Freilassing/Streckengleis 1 mit Gültigkeit für die Regelfahrtrichtung Einfahrsignal F454 in km 82,900 mit Ausfahrsvorsignalen
- am Regelgleis von Freilassing nach Salzburg Hbf/Streckengleis 2 mit Gültigkeit für die Gegenfahrtrichtung (von Salzburg Hbf nach Freilassing) Einfahrsignal G453 in km 82,902 mit Ausfahrsvorsignalen
- Einfahrsvorsignale f454 und g453 des Bahnhofs Freilassing mit österreichischen Vorsignalbildern jeweils am Mast der Ausfahrtsignale im Bahnhofsteil Salzburg-Liefering. Die Einfahrsvorsignale an den Masten der Ausfahrtsignale der Gleisabschnitte 906, 908, 910 und 792 des Bahnhofsteils Salzburg-Liefering stehen in einem um mehr als 5 % kürzeren Abstand als dem Bremsweg der

Strecke vor dem zugehörigen Einfahrsignal Freilassing (Modul 301.0201 der DB Netz AG Abschnitt 1 Absatz 14).

- an den durchgehenden Hauptgleisen im Bahnhofsteil Salzburg-Liefering mit Gültigkeit für die Fahrtrichtung von Salzburg Hbf nach Freilassing Signal Lf 6 Kennziffer „9“ am Streckengleis 1 (Gleis von Salzburg Hbf nach Freilassing) in km 83,320, am Streckengleis 2 (Gleis von Freilassing nach Salzburg Hbf) in km 83,300), jeweils mit PZB-Absicherung nach den Regeln der DB Netz AG
- für Fahrten auf dem Regelgleis und auf dem Gegengleis von Freilassing nach Salzburg Hbf (Streckengleise 1 und 2) sind jeweils im km 83,040 „ICE“-Zeichen gemäß Modul 301.9001 Abschnitt 3 der DB Netz AG aufgestellt, die zusätzlich für Railjet in Doppeltraktion mit am Schluss des Zuges befindlichem Triebfahrzeug gelten.

Im Bereich der Infrastruktur der DB Netz AG sind folgende Signale der ÖBB-Infrastruktur AG ständig aufgestellt.

- Einfahrvorsignale des Bahnhofs Salzburg Hbf mit deutschen Vorsignalbildern jeweils am Mast der Ausfahrtsignale im Bahnhof Freilassing

## 2.5 Elektrischer Zugbetrieb

Die Trennung der Oberleitung zwischen der DB Netz AG und der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt durch eine Schutzstrecke in der Nähe der Staatsgrenze auf Seiten der DB Netz AG in km 82,620.

Die Signale EI 1 (Ausschaltsignal) und EI 2 (Einschaltsignal) gemäß Modul 301.1001 der DB Netz AG sind jeweils für Fahrten in der Gegenrichtung der durchgehenden Hauptgleise links vom Gleis angeordnet. In Fahrtrichtung Freilassing – Salzburg sind die Signale EI 1v (Ankündesignale) in verkürztem Abstand von 314 m statt 500 m und für Fahrten in der Gegenrichtung der durchgehenden Hauptgleise ebenfalls links vom Gleis aufgestellt.

Abstände zwischen Schutzstrecke und Signalen:

a) Für Zugfahrten

Schutzstrecke - Einfahrsignale Salzburg-Liefering rund 430 m; zur Unterstützung der Triebfahrzeugführer von Railjet in Doppeltraktion mit am Schluss des Zuges befindlichem Triebfahrzeug sind jeweils im km 83,040 „ICE“-Zeichen gemäß Modul 301.9001 Abschnitt 3 der DB Netz AG aufgestellt.

Einfahrsignale Freilassing – Schutzstrecke rund 280 m

b) Für Rangierfahrten

Wendelichtsignal (Ls) 223 im Bahnhof Freilassing am Ausfahrtsignal nach Salzburg Hbf – Schutzstrecke rund 211 m

Wendelichtsignal (Ls) 242 im Bahnhof Freilassing am Einfahrtsignal von Salzburg Hbf – Rangierhalttafel rund 265 m  
Rangierhalttafel im Bahnhof Freilassing am Einfahrtsignal von Salzburg Hbf – Schutzstrecke rund 35 m

Bei der Schutzstrecke handelt es sich um eine „Verkürzte Fahrleitungs-Schutzstrecke“ gemäß Modul 492.1005 Abschnitt 2 der DB Netz AG, die mit Signal EI 1 und EI 2 signalisiert ist (spannungsloser Bereich: 5m) und die nicht zugeschaltet

werden kann. Wenn ein elektrisch arbeitendes Triebfahrzeug mit einem gehobenen Stromabnehmer innerhalb der verkürzten Fahrleitungsschutzstrecke zum Halten gekommen ist, darf unter Berücksichtigung der Regeln im o. g. Modul nur im notwendigen Maß zum Herausfahren aus der Fahrleitungsschutzstrecke als „anderer Stromabnehmer“ ausnahmsweise auch ein Stromabnehmer nach Schweizer Norm mit verkürzter Wippe verwendet werden.

## 2.6 Telekommunikationseinrichtungen

Für den Eisenbahn-Grenzübergang Freilassing - Salzburg Hbf sind folgende Telekommunikationsverbindungen eingerichtet:

- Zugfunkeinrichtungen:

DB Netz AG: Digitaler Zugfunk (GSM-R-D).

ÖBB-Infrastruktur AG: Digitaler Zugfunk (GSM-R-A).

Umschaltpunkt ist im Bf Freilassing während des Haltes bzw. Betriebsstellenmitte bei durchfahrenden Zügen.

### **3. Bahnbetriebliche Regelungen für den Eisenbahn-Grenzübergang Freilassing – Salzburg 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 Netz AG betriebene Infrastruktur neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen der Bundesrepublik Deutschland das netzzugangsrelevante Regelwerk und das 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 immer sofort auszuführen.

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen nicht anderes geregelt ist, erfolgt die Einfahrt und Ausfahrt von Zügen in den und aus dem Bahnhof Freilassing aus/in Richtung Salzburg Hbf, sowie die Behandlung von Unregelmäßigkeiten an den Einfahrsignalen F 454 und G 453 einschließlich der Gleismagnete gemäß den Regeln der DB Netz AG.

Verschub-/Rangierfahrten und Gleissperrungen im Bahnhof Freilassing erfolgen, sofern in den nachfolgenden Bestimmungen nichts anderes geregelt ist, nach den Regeln der DB Netz AG.

#### **3.2 Signale, PZB-Absicherung**

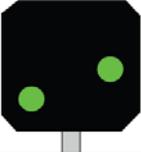
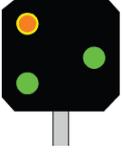
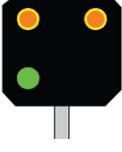
Sind Ankündigungssignale zu Signalen, z.B. Vorsignale, Ankündigungssignal/Langsamfahrsscheibe, Geschwindigkeits-Ankündesignal/Ankündigungstafel, Ankündigen-/Erwarten von Fahrleitungssignalen, im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgestellt, gelten in diesem Fall für das Ankündigungssignal die 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

#### Abweichungen vom Regelwerk bei Signalen der DB Netz AG:

Die jeweils am Mast der Ausfahrtsignale im Bahnhofsteil Salzburg-Liefering befindlichen Einfahrvorsignale des Bahnhofs Freilassing f454 und g453 (s. a. Ziffer 2.4) des Bf Freilassing zeigen österreichische Signalbilder, obwohl es deutsche Einfahrvorsignale sind. Außerdem fehlt das weiße Zusatzlicht gemäß Modul 301.0201 Abschnitt 1 Absatz 14 der DB Netz AG. Die an diesen Einfahrvorsignalen gezeigten Signalbilder der ÖBB-Infrastruktur AG entsprechen folgenden Signalbegriffen nach dem Regelwerk der DB Netz AG und haben folgende Signalbedeutungen nach dem Regelwerk der DB Netz AG:

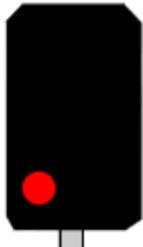
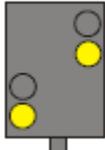
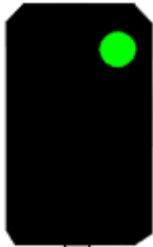
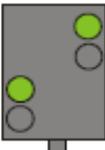
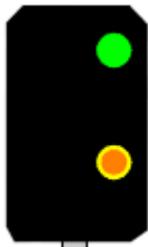
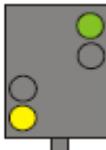
<b>Signalbild</b> der ÖBB-Infrastruktur AG	bedeutet <b>Signalbegriffe</b>   <b>Signalbedeutungen</b> bei der DB Netz AG	
Zwei gelbe Lichter waagrecht nebeneinander auf schwarzem Grund 	Vr 0 <u>und</u> weißes Zusatzlicht über dem linken Signallicht *)	Halt erwarten <u>und</u> Vorsignal im verkürzten Abstand *)
Lichtsignal Zwei grüne Lichter schräg nach rechts steigend 	Vr 1	Fahrt erwarten
Lichtsignal Zwei grüne Lichter schräg nach rechts steigend und lotrecht über dem linken ein gelbes Licht. 	Vr 2 <u>und</u> Zs 3v – Geschwindigkeitsvoranzeiger mit Kennziffer 6 <u>und</u> weißes Zusatzlicht über dem linken Signallicht *)	Langsamfahrt erwarten <u>und</u> Geschwindkeitsanzeiger (Zs 3) mit Kennziffer 6 erwarten <u>und</u> Vorsignal im verkürzten Abstand *)
Lichtsignal Zwei gelbe Lichter waagrecht nebeneinander und lotrecht unter dem linken ein grünes Licht 	Vr 2 <u>und</u> Zs 3v – Geschwindigkeitsvoranzeiger mit Kennziffer 4 <u>und</u> weißes Zusatzlicht über dem linken Signallicht *)	Langsamfahrt erwarten <u>und</u> Geschwindkeitsanzeiger (Zs 3) mit Kennziffer 4 erwarten <u>und</u> Vorsignal im verkürzten Abstand *)

\*) nur an den Ausfahrtsignalen H906, H908, H910 und H792 des Bft Salzburg-Liefering (s. a. Ziffer 2.4)

Aufgrund des verkürzten Vorsignalabstands, des fehlenden weißen Zusatzlichts und der fehlenden Kennzeichnung des verkürzten Vorsignalabstands in Fahrplänen der ÖBB Infrastruktur AG, werden die Einfahrtsignale F454 und G453 des Bahnhofs Freilassing jeweils an den drei letzten Oberleitungsmasten vor den Einfahrtsignalen neben dem befahrenen Gleis durch Tafeln „Signal-KENNZEICHNUNG“ gemäß § 13 Absatz 39 der Signalvorschrift V2 der ÖBB-Infrastruktur AG angekündigt.

### Abweichungen vom Regelwerk bei Signalen der ÖBB-Infrastruktur AG:

Die an den Masten der Ausfahrtsignale des Bf Freilassing befindlichen Einfahrsvorsignale des Bf Salzburg Hbf kündigen die Hauptsignalbegriffe der österreichischen Einfahrtsignale durch deutsche Vorsignalbilder nach folgender Übersicht an:

Begriff	Hauptsignal ÖBB	Vorsignal DB
1	HALT 	Vr0 Zughalt erwarten 
2	FREI 	Vr1 Fahrt erwarten 
3	FREI MIT 40km/h 	Vr2 Langsamfahrt erwarten 

Die um mehr als 5 % verkürzten Vorsignalabstände der Einfahrsvorsignale am Mast der Ausfahrtsignale Freilassing werden durch ein weißes Zusatzlicht signalisiert und im Fahrplan der DB AG bekanntgegeben.

### **3.3 Fahrplanunterlagen (auch EBUa der DB Netz AG)**

Beim Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs Freilassing - Salzburg Hbf werden durch die DB Netz AG oder die ÖBB Infrastruktur AG Fahrplanunterlagen herausgegeben.

Die von der DB Netz AG herausgegebenen Fahrplanunterlagen gelten bis zur Ankunft oder Durchfahrt bzw. ab der Abfahrt oder Durchfahrt im Bahnhof Salzburg Hbf oder Salzburg Gnigl; die Darstellung erfolgt nach den Regeln der DB Netz AG gem. Ril 408. Die von der ÖBB-Infrastruktur AG herausgegebenen Fahrplanunterlagen gelten bis zur Ankunft oder Durchfahrt bzw. ab der Abfahrt oder Durchfahrt im Bahnhof Freilassing; die Darstellung erfolgt nach den Regeln der

ÖBB- Infrastruktur AG. Eine geschwindigkeitsunabhängige Fahrplandarstellung beider Richtungen für den Bereich Freilassing – Freilassing Grenze (Staatsgrenze n. Lieferung) nach dem Muster der DB Netz AG (Buchfahrplan Spalten 3a und 3b, Führerraumanzeige Kilometrierungs- und Grafikspalte) befindet sich als Anlage zu diesen Zusatzbestimmungen.

### 3.4 La

In der La der ÖBB-Infrastruktur AG sind zu La-Strecke

„217a Salzburg Hbf (in Sb) – km 82,900 (ES Freilassing)“ bzw. „217b km 82,900 (ES Freilassing) – Salzburg Hbf (in Sb)“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis bzw. ab km 82,900 (ausschließlich; Einfahrsignal Freilassing aus Richtung Salzburg-Liefering) enthalten.

In der La der DB Netz AG sind zu den La-Strecken

„50a München Hbf – Rosenheim – Freilassing (Esig km 82,900)“ bzw. „50b Freilassing (Esig km 82,900) – Rosenheim – München Hbf“

und

„1054a Grenze km 31,868 – Kiefersfelden – Rosenheim – Freilassing (Esig km 82,900)“ bzw.

„1054b Freilassing (Esig km 82,900) – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze km 31,868“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis zu bzw. ab den Einfahrsignalen aus Richtung Salzburg-Liefering in km 82,900 (einschließlich) enthalten.

Zur Unterstützung der Triebfahrzeugführer wird darüber hinaus zu jeder vorübergehenden Langsamfahrstelle, sowie zu aufgehobener Signalabhängigkeit bei der ÖBB-Infrastruktur AG 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 Langsamfahrtscheibe zu einer vorübergehenden Langsamfahrstelle der DB Netz AG oder
- die PZB-Absicherung zur aufgehobenen Signalabhängigkeit bei der ÖBB-Infrastruktur AG (ständig wirksamer 1000 Hz-Magnet)

im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers befindet.

Beispieleinträge dazu für die La der DB Netz AG:

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
	Freilassing	<b>82,00</b>	Lf 1 / ÖBB-Ankündigungssignal Kennz 9		02.10.13 08:00	03.10.13 19:00	La bei ÖBB PZB am Ankündigungssignal ständig wirksam

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
	Freilassing	81,96 Asig N 001 - N 212/214			01.10.13 04:00	01.10.13 09:00	PZB 1000 Hz bei Fahrtstellung ständig wirksam aufgehobene Signalabhängigkeit in Salzburg Hbf

Beispieleinträge dazu für die La der ÖBB-Infrastruktur AG:

1	2	3	4	5	6	7
ID-Nr. La-Begr	Betriebsstellen	Besondere meten u. Fahrgeschwindigkeit für das Regelgleis u. das durchgehende Hauptgleis	Lage	Besondere meten u. Fahrgeschwindigkeit für das Gegen Gleis, das durchgehende Hauptgleis der Gegenrichtung und andere Bf-Gleise	In Kraft	Außer Kraft
2 OL	Lieferung (in Sb)	La bei DB  Kennziffer 8 Abstand zur Anfangsscheibe 600m	83,20	La bei DB  Kennziffer 8 Abstand zur Anfangsscheibe 600m		

### 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. Bei Meldungen während der Einfahrt und Ausfahrt von Zügen und Sperr- bzw. Nebenfahrten in/aus dem Bahnhof Freilassing aus/in Richtung Salzburg Hbf, sowie beim Rangieren im Bahnhof Freilassing ist der Fdl Freilassing zuständig, ebenso im Zusammenhang mit Gleissperrungen und anderen betrieblichen Vorgängen innerhalb des Bahnhofs Freilassing.

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 Freilassing und Salzburg 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 Netz AG) oder einer Fahrplananordnung (Sonderzüge der DB Netz AG, sowie Regel- und Sonderzüge der ÖBB-Infrastruktur AG) vorliegt.

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
- die Beförderungsbedingungen für die Grenzstrecke
- den Beförderungstag

### 3.8 Nachschieben

Nachschieben ist auf der Grenzstrecke Freilassing – Salzburg Hbf verboten.

### 3.9 Zugbildung, Zugvorbereitung, Bremsen

Die Zugbildung von Zügen, die den Eisenbahn-Grenzübergang Freilassing - Salzburg Hbf 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 Freilassing – Salzburg Hbf nach den Regeln der DB Netz AG oder nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG anzubringen bzw. zu geben.

### 3.10 Schriftliche Befehle

Die Verständigung von grenzüberschreitenden Fahrten mittels schriftlichen Befehlen über Besonderheiten im Bereich des Eisenbahn-Grenzübergangs Freilassing – Salzburg Hbf einschließlich dem jeweils anschließenden Einfahr- bzw. Ausfahrweg in den Bahnhöfen Freilassing oder Salzburg Hbf kann mit dem Befehlsmuster der ÖBB-Infrastruktur AG oder der DB Netz AG erfolgen.

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. 9 „Sie dürfen mit höchstens ... km/h fahren“	A-Befehl „Langsamfahren mit höchstens ...“ bzw. Sammelbefehl Nr. 4
Nr. 9 „Sie müssen auf Sicht fahren“	V-Befehl „Zug fährt auf Sicht ...“ bzw. Sammelbefehl Nr. 3

Im Übrigen werden in ÖBB-Befehlen erforderliche Wortlaute in DB-Befehl Nr. 11 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>
...	...
V-Befehl „Zug fährt auf Sicht“ bzw. Sammelbefehl Nr. 3	Nr. 9 „Sie müssen auf Sicht fahren“ Der Grund wird im ÖBB-Befehl als Text eingetragen. Zusätzliche Befehle oder Hinweise werden im freien Feld des ÖBB-V-Befehls bzw. im ÖBB-Sammelbefehl Nr. 9 eingetragen.
A-Befehl „Langsam fahren mit höchstens ...“ bzw. Sammelbefehl Nr. 4	Nr. 9 „Sie dürfen mit höchstens ... km/h fahren“

Im Übrigen werden in DB-Befehlen erforderliche Wortlaute in ÖBB A-Befehl oder V-Befehl ohne Vordruck bzw. Sammelbefehl Nr. 9 eingetragen.

Grundsätzlich ist das Befehlsmuster aus dem Regelwerk des Infrastrukturbetreibers zu verwenden, auf dessen Infrastruktur der Befehl übermittelt wird. Verfügt der Triebfahrzeugführer/Zugführer nur über ein Befehlsmuster ist dieses zu verwenden. Triebfahrzeugführer/Zugführer und Fdl 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/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 diktiertes Übermittlungscode ist in jeden erteilten Befehl aufzunehmen,

- im Befehlsmuster der DB Netz AG rechts unten an der vorgesehenen Stelle,
- im Befehlsmuster A-Befehl, oder 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“.

### **3.11 Abweichen von der Fahrordnung auf der freien Strecke - Auf dem Gegengleis fahren**

bleibt frei

### **3.12 Nebenfahrten/Sperrfahrten**

Auf den Gleisen der freien Strecke zwischen den Bahnhöfen Salzburg Hbf und Freilassing sind entsprechend den Festlegungen über die Gültigkeit von Normen und Regelwerk (s. o.) neben den gewöhnlichen Zugfahrten grundsätzlich nur Nebenfahrten (NO-Fahrten) nach dem Regelwerk der ÖBB-Infrastruktur AG und keine Sperrfahrten nach dem Regelwerk der DB Netz AG zugelassen.

Nebenfahrten erhalten Fahrplanweisungen und schriftliche Befehle nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG.

Nebenfahrten der ÖBB-Infrastruktur AG

- sind grundsätzlich bis zu den Einfahrsignalen des Bahnhofs Freilassing, und
- ausschließlich als NO-Fahrt im gesperrten Streckengleis, sowie
- unter nachfolgenden Bedingungen auf der Infrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG innerhalb des Bahnhofs Freilassing bis zur Staatsgrenze zur Instandsetzung/Entstörung von techn. Einrichtungen bzw. zur technischen Hilfeleistung bei Unregelmäßigkeiten zugelassen:
  1. Die Fahrt ist begrenzt auf den Gleisabschnitt zwischen Einfahrsignal und Staatsgrenze (auf der Saalachbrücke).
  2. In diesem Bereich sind die Regeln für das Verschieben/Rangieren nach DV V3 der ÖBB-Infrastruktur AG zu beachten.
  3. Der FdI Freilassing muss der Vorbeifahrt am jeweiligen Einfahrsignal des Bahnhofs Freilassing und zugleich der

Verschubfahrt/Rangierfahrt bis zu Staatsgrenze fernmündlich zustimmen.

4. Der Fdl Freilassing **und** der Stellbereichsfahrdienstleiter SB 2 (West) müssen der Rückfahrt in Richtung Salzburg Hbf fernmündlich zustimmen.
5. Zugfunk-, Funk- oder öffentliche Mobilfunkverbindungsmöglichkeit zwischen dem Fahrpersonal und dem Fdl Freilassing muss bestehen. Der Stellbereichsfahrdienstleiter SB 2 (West) übermittelt die Art der gegenseitigen Erreichbarkeit (Verbindungsart und Rufnummer) an Fahrpersonal und Fdl Freilassing.

### **3.13 Notfälle**

Nur in Notfällen 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.

### **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 Freilassing – Freilassing Grenze

#### Fahrtrichtung Freilassing – Freilassing Grenze (Staatsgrenze n. Liefering) Regelgleis

- ZF GSM-R -	
Esig	80,6
Freilassing	81,7
Evsig(▽), Asig	82,0
¥	82,4
	82,4
El 1	82,6
Salzburg Grenze	82,8

#### Fahrtrichtung Freilassing Grenze (Staatsgrenze n. Liefering) - Freilassing Regelgleis

- ZF GSM-R -	
Esig	82,9
Salzburg Grenze	82,8
El 1	82,6
Avsig(▽)	82,0
Freilassing	81,7

#### Fahrtrichtung Freilassing – Freilassing Grenze (Staatsgrenze n. Liefering) Gegengleis

- ZF GSM-R -	
Esig	80,6
Freilassing	81,7
Evsig(▽), Asig	82,0
¥	82,4
	82,4
El 1	82,6
Salzburg Grenze	82,8

#### Fahrtrichtung Freilassing Grenze (Staatsgrenze n. Liefering) - Freilassing Gegengleis

- ZF GSM-R -	
Esig	82,9
Salzburg Grenze	82,8
El 1	82,6
Avsig(▽)	82,0
Freilassing	81,7