

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Zusatzbestimmungen für das Befahren des Eisenbahn- Grenzübergangs Kufstein - Kiefersfelden	302.4204Z01 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzbestimmungen haben:

DB Netz AG
Regionalbereich Süd
Betriebszentrale 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
Regionalbereich Süd	ÖBB-Infrastruktur AG

Zusatzbestimmungen zu den bahnbetrieblichen Normen bzw. dem bahnbetrieblichen Regelwerk der Infrastrukturbetreiber für das Befahren der Grenzstrecke Kiefersfelden – Kufstein

gültig vom 01.02.2009 an.

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

Verzeichnis der Bekanntgaben DB Netz AG

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Bekanntgabe eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	Neudruck/Neu- ausgabe	01.02. 2009	s. Einführungsschreiben I.NP-S-D-MÜ (B) BI v 28.11.2008 (Erstausgabe)	
2	1. Berichtigung	13.12. 2009	s. Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-MÜ(B) BI v 20.10.2009	
3	2. Berichtigung	11.12. 2011	s. Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-B (F) v 29.09.2011	Neudruck
4	3. Berichtigung	10.06. 2012	s. Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-B (F) v 29.03.2012	Neudruck
5	4. Berichtigung	09.12 2012	s. Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-B (F) v. 11.10.2012	Neudruck
6	5. Berichtigung	15.12. 2013	s. Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-B (F) v. 25.09.2013	Neudruck
7	6. Berichtigung	14.12 2014	siehe Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-B (F) v. 17.09.2014	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 Kiefersfelden – Kufstein einschl. der Grenzbahnhöfe Kiefersfelden und Kufstein, 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

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 0,000 der Strecke Nr. 30201 Kufstein (Grenze) – Kufstein der ÖBB-Infrastruktur AG
- in km 31,868 der Strecke Nr. 5702 Rosenheim – Kufstein (Grenze) der DB Netz AG

Gleise der Grenzstrecke

Regelgleis von Kiefersfelden nach Kufstein

- Bezeichnung DB Netz AG „Gleis von Kiefersfelden nach Kufstein“
- Bezeichnung ÖBB-Infrastruktur AG „Streckengleis 2“
- Grenze zwischen Bahnhof Kiefersfelden und Gleis der freien Strecke Einfahrsignal 34FF in km 31,364
- Grenze zwischen Bahnhof Kufstein und Gleis der freien Strecke Einfahrsignal A in km 1,147

Anlage 3 zur Regelung der örtlichen Besonderheiten Kiefersfelden - Kufstein

Stand: 14.12.2014 (Bekanntgabe 7)

4/14

- gültig ab 14.04.2015 -

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

Bf Kiefersfelden – Bf Kufstein jeweils einschließlich

Regelgleis von Kufstein nach Kiefersfelden

- Bezeichnung DB Netz AG „Gleis von Kufstein nach Kiefersfelden“
- Bezeichnung ÖBB-Infrastruktur AG „Streckengleis 1“
- Grenze zwischen Bahnhof Kiefersfelden und Gleis der freien Strecke Einfahrsignal 34F in km 31,364
- Grenze zwischen Bahnhof Kufstein und Gleis der freien Strecke Einfahrsignal B in km 1,147

Zuständige Fahrdienstleiter für die Grenzstrecke

Der Bahnhof Kufstein wird aus der Betriebsführungszentrale (BFZ) Innsbruck vom SbF Kufstein (Stellbereichsfahrdienstleiter Kufstein) ferngesteuert

Der Bahnhof Kiefersfelden wird vom Stellwerk/Unterzentrale (UZ) Rosenheim aus ferngesteuert, welches in der Regel wiederum aus der Betriebszentrale (BZ) München ferngesteuert wird. Der örtlich zuständige Fahrdienstleiter Rosenheim („özf Rosenheim“ bzw. „Fdl Rosenheim“, ggf. auch mit dem Zusatz „Strecke“) hat seinen Arbeitsplatz in der Regel in der Betriebszentrale in München. Erforderlichenfalls kann auch vor Ort das Stellwerk in Rosenheim mit diesem Fahrdienstleiter besetzt werden.

SbF Kufstein und özf Rosenheim sind täglich durchgehend von 00:00 bis 24:00 Uhr besetzt.

Signale, Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) und European Train Control System Level 2 (ETCS)

Signale

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

Ankündigungssignale zu Signalen, z.B. Vorsignale, Ankündigungssignal/Langsamfahrsscheibe, 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 an beiden Streckengleisen ständig aufgestellt:

- Fahrtrichtung von Kufstein nach Kiefersfelden
- Einfahrtvorsignale 34Vf bzw. 34Vff in km 0,457 und zugehörige Vorsignalbaken

Zugbeeinflussung

Die Infrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG und der DB Netz AG einschl. der Grenzstrecke ist durchgehend mit PZB und auf österreichischer Seite zusätzlich mit ETCS Level 2 ausgerüstet.

Im Bereich der Infrastruktur der DB Netz AG sind folgende ETCS Balisen der ÖBB Infrastruktur AG im Gleisbereich montiert:

Balise (km-Lage)	Fahrtrichtung von Kufstein nach Kiefersfelden	Fahrtrichtung von Kiefersfelden nach Kufstein
28,820 (DB)	Verbindungsabbau GSM-R (A)	Netzregistrierung GSM-R (A) in beiden Streckengleisen (Voraussetzung für den nachfolgenden Verbindungsaufbau).
Bahnhof Kiefersfelden 30,337 und 30,537 (DB)	-	Verbindungsaufbau GSM-R (A) in allen Hauptgleisen (je Gleis zwei Ballisengruppen aus Redundanzgründen).

Die Transition zwischen PZB und ETCS findet in Richtung von Kiefersfelden nach Kufstein auf der österreichischen Seite der Grenzstrecke in km 1,247 (ÖBB) statt.

In Fahrtrichtung von Kufstein nach Kiefersfelden findet die Transition der Zugbeeinflussung vom ETCS nach PZB zwischen km 0,997 (ÖBB) und km 0,691 (ÖBB) statt. Spätestens ab km 0,691 (ÖBB) fahren alle Züge der Fahrtrichtung von Kufstein nach Kiefersfelden stets signalgeführt.

Elektrischer Zugbetrieb

Die Trennung der Oberleitung zwischen der DB Netz AG und der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt im Bereich einer Schutzstrecke auf der Staatsgrenze.

Bei der Schutzstrecke handelt es sich um eine „Verkürzte Fahrleitungsschutzstrecke“ gemäß Modul 492.1005 Abschnitt 2 der DB Netz AG, die mit Signal EI 1 und EI 2 am gleichen Standort 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.

Telekommunikationseinrichtungen

Für den Eisenbahn-Grenzübergang Kiefersfelden - Kufstein sind folgende Telekommunikationsverbindungen eingerichtet:

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

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

3. Bahnbetriebliche Regelungen für den Eisenbahn- Grenzübergang Kiefersfelden – Kufstein

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

(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 Netz AG empfangen werden, die in jedem Fall zu beachten sind.

Nothaltaufträge sind immer sofort auszuführen.

Signale, PZB-Absicherung

Sind Ankündigungssignale zu Signalen, z.B. Vorsignale, Ankündigungssignal/Langsamfahrstrecke, 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) Langsamfahrstrecke 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 Langsamfahrstrecke

Fahrplanunterlagen (auch EBUa der DB Netz AG)

Beim Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs Kiefersfelden - Kufstein werden durch die DB Netz 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 Kufstein; die Darstellung erfolgt nach den Regeln der DB Netz AG. gem. Ril 408.

La

In der La der ÖBB-Infrastruktur AG sind zu La-Strecke
„302a Staatsgrenze nächst Kufstein – Wörgl Hbf“ bzw.
„302b Wörgl Hbf – Staatsgrenze nächst Kufstein“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis bzw. ab km 0,000 (Grenze) enthalten.

In der La der DB Netz AG sind zu La-Strecke

„54a Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze km 31,868“ bzw.

„54b Grenze km 31,868 – Kiefersfelden – Rosenheim“

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 bzw. ab km 31,868 (Grenze) enthalten.

Zur Unterstützung der Triebfahrzeugführer wird darüber hinaus zu jeder vorübergehenden Langsamfahrstrecke ein Hinweis in der jeweiligen La des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgenommen, wenn sich

- das zugehörige Ankündigungssignal zu einer vorübergehenden Langsamfahrstrecke der ÖBB-Infrastruktur AG bzw.

- die zugehörige Langsamfahrstrecke zu einer vorübergehenden Langsamfahrstelle der DB Netz AG

im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers befindet.

Beispieleintrag der deutschen La am Grenzübergang Kiefersfelden-Kufstein.

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
	Kiefersfelden	31,30	Lf 1/ ÖBB-Ankündigungssignal Kennz 9		02.10.13 08:00	03.10.13 19:00	La bei ÖBB PZB am Ankündigungssignal ständig wirksam

Beispieleinträge dazu für die La der ÖBB-Infrastruktur AG:

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
2 OB	Kufstein Staatsgrenze nächst Kufstein	La bei DB  Kennziffer 8 Abstand zur Anfangsscheibe 800m	0,70	La bei DB  Kennziffer 8 Abstand zur Anfangsscheibe 800m		

Zuständige Fahrdienstleiter bei Meldungen

Sofern in den nachfolgenden Bestimmungen oder in einer Betriebs- und Bauanweisung (Beta) 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/özf.

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.

Fahrordnung

Auf der zweigleisigen Strecke zwischen Kiefersfelden und Kufstein wird grundsätzlich rechts gefahren (gewöhnliche Fahrtrichtung/ Regelgleis).

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

Nachschieben

Nachschieben ist auf der Grenzstrecke Kiefersfelden – Kufstein verboten.

Zugbildung, Zugvorbereitung

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

Schriftliche Befehle

Die Verständigung von grenzüberschreitenden Fahrten mittels schriftlichen Befehlen über Besonderheiten im Bereich des Eisenbahn-Grenzübergangs Kiefersfelden – Kufstein einschließlich dem jeweils anschließenden Einfahr- bzw. Ausfahrweg in den Bahnhöfen Kiefersfelden oder Kufstein 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:

Bei erforderlichlichem DB – Befehl (Nr.)	wird verwendet ÖBB-Befehl
...	...
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

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:

Bei erforderlichem ÖBB – Befehl	wird verwendet DB – Befehl (Nr.)
...	...
A-Befehl „Langsamfahren mit höchstens ...“ bzw. Sammelbefehl Nr. 4	Nr. 9 sinngemäß ausfertigen (ohne Grundangabe)
A-Befehl (mit Ausnahme „Langsamfahren mit höchstens ...“) bzw. Sammelbefehl Nr. 1, 2, 5, 7	Nr. 11 Es ist der Text des ÖBB-Befehls aufzunehmen.
V-Befehl „Zug fährt auf Sicht ...“ bzw. Sammelbefehl Nr. 3	Nr. 9 sinngemäß ausfertigen.
A-Befehl oder V-Befehl ohne Vordruck bzw. Sammelbefehl Nr. 9	Nr. 11
ETCS-Befehl	ÖBB Vordruck oder Nr. 11

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/özf 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 Übermittlungscodiert. Ein diktierter 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 „Tzf“.

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

Beim Fahren auf dem Gegengleis von Kufstein nach Kiefersfelden wird auf einen besonderen Auftrag für die Infrastruktur der DB Netz AG (Signal Zs 6 der DB Netz AG) verzichtet.

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 Netz AG sind Sperrfahrten und sind auf der Infrastruktur der DB Netz 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 Kiefersfelden bis Einfahrsignal Kufstein (ÖBB km 1,147) bzw.
- aus Richtung Kufstein bis Einfahrsignal Kiefersfelden (DB km 31,364) verkehren und

müssen somit auf dem gleichen Gleis wieder zum Ausgangsbahnhof zurückfahren.

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.

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.