

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Zusatzbestimmungen für das Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs	302.4203Z01
Freilassing - Salzburg Hbf, Auszug für EVU	Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzbestimmungen haben:

DB Netz AG
Region Süd
Betrieb Netz München
Landshuter Allee 4
80637 München

und

ÖBB-Infrastruktur AG
Sicherheit und Qualität - Standards
Praterstern 3
1020 Wien

2 Zusatzbestimmungen für das Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs

siehe folgende Seiten

 DB Netz AG	 INFRA
Regionalbereich Süd	ÖBB-Infrastruktur AG

**Zusatzbestimmungen zu den
bahnbetrieblichen Normen bzw. dem
bahnbetrieblichen Regelwerk der
Infrastrukturbetreiber für das Befahren
des Eisenbahn – Grenzübergangs
Freilassing – Salzburg Hbf**

gültig vom 01.03.2010 an.

Geschäftsführende Stellen	
DB Netz AG	ÖBB-Infrastruktur AG
DB Netz AG Region Süd Betrieb Netz München Landshuter Allee 4 80637 München	ÖBB-Infrastruktur AG Sicherheit und Qualität - Standards Praterstern 3 1020 Wien

Verzeichnis der Änderungen ÖBB-Infrastruktur AG

lfd. Nr.	verfügt mit	Gegenstand	Datum
1	035_11_09	Inkraftsetzung	03-2010
2	00035_25_11	1. Änderung	11.12.2011
3	00035_000011_12	2. Änderung	10.06.2012
4	00035_000011_13	3. Änderung	25.08.2013
5	00035_000022_13	4. Änderung	15.12.2013
6	00035_000010_14	5. Änderung	14.12.2014
7	00035_000008_15	6. Änderung	13.12.2015
8	00037_000008_17	7. Änderung	10.12.2017
9	00037_000010_18	8. Änderung	09.12.2018
10	00037_000005_20	9. Änderung	13.12.2020

Verzeichnis der Aktualisierungen DB Netz AG

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Aktualisierung 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
7	6. Berichtigung	13.12.2015	s. Kundenschreiben I.NP-S-D-MÜ (B) BI vom 28.07.2015	Neudruck
8	Verschiedenes	10.12.2017	s. Erläuterungen	Neudruck
9	Verschiedenes	09.12.2018	s. Erläuterungen	Neudruck
10	Verschiedenes	13.12.2020	s. Erläuterungen	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 den betrieblichen Richtlinien 30.01 Betriebsvorschrift V3 und 30.02 Signalbuch 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 82,757 der zweigleisigen Strecke

- Nr. 21701 Salzburg (Grenze) – Salzburg Hbf der ÖBB-Infrastruktur AG (freie Strecke - Gleise 1/2)
- Nr. 5703 Freilassing – Salzburg (Grenze) Süd der DB Netz AG

sowie der eingleisigen Strecke

- Nr. 21711 Salzburg (Grenze) – Salzburg Hbf der ÖBB-Infrastruktur AG (freie Strecke - Gleis 4)
- Nr. 5744 Freilassing – Salzburg (Grenze) Süd der DB Netz AG

im Bahnhof Freilassing.

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

Bahnhof Freilassing – Bahnhof Salzburg Hbf (mit Bft Salzburg-Liefering, Bft Salzburg Hbf, Bft Salzburg Mitte, Bft Salzburg Gnigl) jeweils einschließlich.

Betriebswechselbahnhöfe: Freilassing und Salzburg Hbf (mit Bft Salzburg-Liefering, Bft Salzburg Hbf, Bft Salzburg Mitte, Bft Salzburg Gnigl)

2.2 Gleise des Grenzübergangs

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

- Einfahrgleis zwischen Einfahrsignal F454 und Rangierhalttafel,
- Ausfahrgleis zwischen Höhe Rangierhalttafel der Nachbargleise und Einfahrsignal G453.

Eingleisige Strecke:

- Ein-/Ausfahrgleis zwischen Einfahrsignal H457 und Rangierhalttafel.

Anschließende Gleise der freien Strecke:

Zweigleisige Strecke:

Regelgleis von Freilassing nach Salzburg Hbf – Streckengleis 2 (geografisch mittleres Gleis)

- Grenze zwischen Bahnhof Freilassing und Gleis der freien Strecke ist das Einfahrsignal G453 in km 82.900
- Grenze zwischen Bahnhof Salzburg und Gleis der freien Strecke ist das Einfahrsignal Ac12 in km 83.050

Regelgleis von Salzburg Hbf nach Freilassing – Streckengleis 1 (geografisch rechtes Gleis in Fahrtrichtung b bzw. 2)

- 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

Eingleisige Strecke:

Streckengleis Freilassing - Salzburg Hbf - Streckengleis 4 (geografisch rechtes Gleis in Fahrtrichtung a bzw. 1)

- Grenze zwischen Bahnhof Freilassing und Gleis der freien Strecke ist das Einfahrsignal H457 in km 82.899
- Grenze zwischen Bahnhof Salzburg und Gleis der freien Strecke ist das Einfahrsignal Cc14 in km 83.052

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.

- freie Strecke Gleis 1 von Salzburg Hbf nach Freilassing Einfahrsignal F454 in km 82,900 mit Ausfahrsvorsignalen
- freie Strecke Gleis 2 von Salzburg Hbf nach Freilassing Einfahrsignal G453 in km 82,900 mit Ausfahrsvorsignalen
- freie Strecke Gleis 4 von Salzburg Hbf nach Freilassing Einfahrsignal H457 in km 82,899 mit Ausfahrsvorsignalen
- Einfahrsvorsignale f454, g453 und h457 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 in km 83,320 mit PZB-Absicherung nach den Regeln der DB Netz AG und am Streckengleis 2 in km 83,300 ohne PZB-Absicherung.
- am durchgehenden Hauptgleis im Bahnhofsteil Salzburg-Liefering mit Gültigkeit für die Fahrtrichtung von Salzburg Hbf nach Freilassing Signal Lf 6 Kennziffer „6“ am Streckengleis 4 in km 83,200 mit PZB-Absicherung nach den Regeln der DB Netz AG
- für Fahrten von Freilassing nach Salzburg Hbf sind auf allen Streckengleisen 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.

- Einfahrsvorsignale 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.

Abweichender Standort der EI 1/EI 2-Signale im Ein- bzw. Ausfahrtsignal der zweigleisigen Strecke Freilassing – Salzburg Hbf im Bf Freilassing:

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 314m statt 500m und für Fahrten in der Gegenrichtung der durchgehenden Hauptgleise ebenfalls links vom Gleis aufgestellt.

Das EI 1v (Ankündesignal) im Ein-/Ausfahrgleis der eingleisigen Strecke für die Fahrtrichtung Freilassing – Salzburg Hbf ist ebenfalls in verkürztem Abstand von 314m statt 500m aufgestellt.

Abstände zwischen Schutzstrecke und Signalen:

a) Für Zugfahrten

Schutzstrecke - Einfahrtsignale Salzburg-Liefering rund 430m; 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.

Einfahrtsignale Freilassing – Schutzstrecke rund 280m

b) Für Rangierfahrten

Wendelichtsignal (Ls) 223 im Bahnhof Freilassing am Ausfahrgleis der zweigleisigen Strecke nach Salzburg Hbf – Schutzstrecke rund 211m

Wendelichtsignal (Ls) 242 im Bahnhof Freilassing am Einfahrgleis der zweigleisigen Strecke von Salzburg Hbf – Rangierhalttafel rund 265m
Rangierhalttafel im Bahnhof Freilassing am Einfahrgleis von Salzburg Hbf – Schutzstrecke rund 35m

Wendelichtsignal (Ls) 211 im Bahnhof Freilassing im Ein-/Ausfahrgleis der eingleisigen Strecke – Schutzstrecke rund 188m

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 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, G 453 und H 457 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

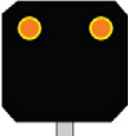

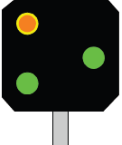
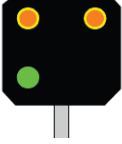
Sind Ankündigungssignale zu Signalen, z.B. Vorsignale, Ankündigungssignal/Langsamfahrsscheibe, Geschwindigkeits-Ankündesignal/Ankündigungstafel, Ankündigen-/Erwarten von Fahrleitungssignalen, im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgestellt, gelten in diesem Fall für das Ankündigungssignal die 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 Einfahrtsignale des Bahnhofs Freilassing f454, g453 und h457 (s. a. Ziffer 2.4) des Bf Freilassing zeigen österreichische Signalbilder, obwohl es deutsche Einfahrtsignale sind. Außerdem fehlt das weiße Zusatzlicht gemäß Modul 301.0201 Abschnitt 1 Absatz 14 der DB Netz AG. Die an diesen Einfahrtsignalen 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:

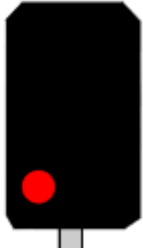
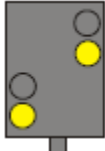
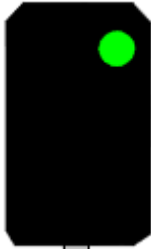
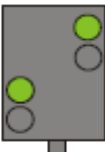

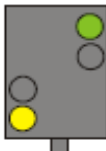
Signalbild der ÖBB-Infrastruktur AG	<div style="text-align: center;">bedeutet</div> Signalbegriffe Signalbedeutungen bei der DB Netz AG	
Zwei gelbe Lichter waagrecht nebeneinander auf schwarzem Grund 	Vr 0 <u>und</u> weißes Zusatzlicht über dem linken Signallicht *)	Halt erwarten <u>und</u> Vorsignal 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 über 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, G453 und H457 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 betrieblichen Richtlinie 30.02 Signalbuch 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 bzw. den Bft Salzburg-Liefering, Bft Salzburg Mitte oder Bft 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/21711a Salzburg Hbf (in Sb) – km 82,900 (ES Freilassing)“ bzw. „217b/21711b 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 (nach Streckengleis 1/2)“ bzw. „50b (von Streckengleis 1/2) - Esig km 82,900 – Freilassing – Rosenheim – München Hbf“,

„1050a Freilassing – Esig km 82,900 (nach Streckengleis 4)“ bzw. „1050b (von Streckengleis 4) Esig km 82,900 – Freilassing“

und

„1054a Grenze km 31,868 – Kiefersfelden – Rosenheim – Freilassing - Esig km 82,900 (nach Streckengleis 1/2)“ bzw.

„1054b (von Streckengleis 1/2) - Esig km 82,900 – Freilassing – 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	82,00	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
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 <hr/> ID-Nr. <hr/> La-Begr.
Salzburg Lieferung (in Sb)	83,200	La bei DB 	La bei DB 	<hr/> 10851 <hr/> OL
Kennziffer 8, Abstand zur Anfangsscheibe: 600 m				

3.5 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.

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

Grundsätzlich befahren alle Reisezüge der Fahrtrichtung Salzburg – Freilassing mit Regel- oder Bedarfshalt zwischen Salzburg Hbf und Freilassing gemäß Ril 408.2101 der DB Netz AG bzw. der betrieblichen Richtlinie 30.01 Betriebsvorschrift V3 der ÖBB-Infrastruktur AG das Streckengleis 2, alle anderen Züge derselben Fahrtrichtung das Streckengleis 1.

Grundsätzlich befahren alle Züge der Fahrtrichtung Freilassing – Salzburg Hbf das Streckengleis 4.

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

Das Nachschieben mit einem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeug 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:

DB – Befehl (Nr.)	entspricht ÖBB – Befehl
...	...
Nr. 12 „Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:“	A-Befehl „Langsamfahren mit höchstens ...“ bzw. Sammelbefehl Nr. 3
Nr. 12 „Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten: auf Sicht“	V-Befehl „Zug fährt auf Sicht ...“ bzw. Sammelbefehl Nr. 2

Im Übrigen werden in ÖBB-Befehlen erforderliche Wortlaute in DB-Befehl Nr. 14 eingetragen.

Auf der Infrastruktur der DB Netz AG wird das Befehlsmuster der ÖBB-Infrastruktur AG nach folgender Matrix angewendet:

ÖBB - Befehl	entspricht DB – Befehl (Nr.)
...	...
V-Befehl „Zug fährt auf Sicht“ bzw. Sammelbefehl Nr. 2	Nr. 12 Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten: auf Sicht“ 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. 7 eingetragen.
A-Befehl „Langsam fahren mit höchstens ...“ bzw. Sammelbefehl Nr. 3	Nr. 12 „Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:“

Im Übrigen werden in DB-Befehlen erforderliche Wortlaute in ÖBB A-Befehl oder V-Befehl ohne Vordruck bzw. Sammelbefehl Nr. 7 eingetragen.

Grundsätzlich ist das Befehlsmuster aus dem Regelwerk des Infrastrukturbetreibers zu verwenden, auf dessen Infrastruktur der Befehl übermittelt wird. Verfügt der Triebfahrzeugführer nur über ein Befehlsmuster ist dieses zu verwenden. Triebfahrzeugführer 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 diktiert 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“.

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 Einfahrtsignalen 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 der betrieblichen Richtlinie 30.01 Betriebsvorschrift V3 der ÖBB-Infrastruktur AG zu beachten.
 3. Der Fdl 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

A: Zweigleisige Strecke Nr. 5703

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

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

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

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

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

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

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

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

B: Einleisige Strecke 5744:

**Fahrtrichtung Freilassing –
Freilassing Grenze (Staatsgrenze n.
Liefering)**

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

**Fahrtrichtung Freilassing Grenze
(Staatsgrenze n. Liefering) -
Freilassing**

- ZF GSM-R -	
Esig	82,9
Salzburg Grenze	82,8
EI 1	82,6
Avsig▽	82,1
Freilassing	81,7