

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Zusatzbestimmungen für die grenzüberschreitende Bahnstrecke Schär- ding - Passau Hbf	302.4201Z01 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzbestimmungen haben:



DB Netz AG
Regionalbereich Süd
Produktionsdurchführung Regensburg
Bahnhofstraße 16
93047 Regensburg

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 Schärding – Passau Hbf

gültig vom 15.03.2011 an.

Geschäftsführende Stellen	
DB Netz AG	ÖBB-Infrastruktur AG
DB Netz AG Regionalbereich Süd Produktionsdurchführung Regensburg D.-Martin-Luther-Straße 8 93047 Regensburg	ÖBB-Infrastruktur AG Sicherheit und Qualität - Standards Praterstern 3 1020 Wien

Verzeichnis der Aktualisierungen DB Netz AG

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Aktualisierung eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	Neudruck/Neu- ausgabe	15.03. 2011	s. Einführungsschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-REG (B) v 15.12.2010 (Erstausgabe)	
2	1. Berichtigung	15.03. 2011	s. Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-REG (B) v 02.03.2011	
3	2. Berichtigung	11.12. 2011	s. Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-REG (B) v 05.10.2011	Neudruck
4	3. Berichtigung	10.06. 2012	s. Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-REG (B) v 29.03.2012	Neudruck
5	4. Berichtigung	15.12. 2013	s. Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-REG (B) v 24.09.13	Neudruck
6	5. Berichtigung	14.12. 2014	s. Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-REG (B) v 15.09.14	Neudruck
7	6. Berichtigung	13.12. 2015	s. Bekanntgabeschreiben I.NPB 4/I.NP-S-D-REG (B) v 11.08.15	Neudruck
8	Verschiedenes	10.12. 2017	s. Erläuterungen	Neudruck
9	Verschiedenes	09.12.2018	siehe Erläuterung	Neudruck
10	Verschiedenes	02.08.2020	siehe Erläuterung	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 Schärding – Passau Hbf einschl. des Grenzbahnhofs Passau 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

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 79,636

- der Strecke Nr. 20501 Wels – Passau (Grenze) der ÖBB-Infrastruktur AG
- der Strecke Nr. 5831 – Passau Hbf - Staatsgrenze der DB Netz AG

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

Bahnhof Passau Hbf – Üst Schärding 3 jeweils einschließlich.

Gleise der Grenzstrecke

Regelgleis von Überleitstelle (Üst) Schärding 3 nach Passau Hbf

- Bezeichnung DB Netz AG „Gleis von Überleitstelle Schärding 3 nach Passau Hbf“
- Bezeichnung ÖBB-Infrastruktur AG „Streckengleis 2“
- Grenze zwischen Üst Schärding 3 und Gleis der freien Strecke ist das Deckungssignal Ym52 für die Fahrtrichtung von Passau nach Schärding in km 74,809
- Grenze zwischen Gleis der freien Strecke und Bahnhof Passau Hbf ist das Einfahrsignal A143 in km 79,704
- selbsttätige Blockstellen der Fahrtrichtung von Schärding nach Passau
 - „Sbl Schärding 4“ mit Selbstblocksignal „Am52“ in km 76,709

- „Sbl Schärding 5“ mit Selbstblocksignal „Am72“ in km 78,385
- selbsttätige Blockstellen der Fahrtrichtung von Passau nach Schärding
 - „Sbl Schärding 5“ mit Selbstblocksignal „Ym92“ in km 79,334
 - „Sbl Schärding 4“ mit Selbstblocksignal „Ym72“ in km 77,223

Regelgleis von Passau Hbf nach Üst Schärding 3

- Bezeichnung DB Netz AG „Gleis von Passau Hbf nach Überleitstelle Schärding 3“
- Bezeichnung ÖBB-Infrastruktur AG „Streckengleis 1“
- Grenze zwischen Bahnhof Passau Hbf und Gleis der freien Strecke ist Höhe Einfahrsignal AA144 in km 79,704
- Grenze zwischen Üst Schärding 3 und Gleis der freien Strecke ist das Deckungssignal Zm51 für die Fahrtrichtung von Passau nach Schärding in km 74,805
- selbsttätige Blockstellen der Fahrtrichtung von Passau nach Schärding
 - „Sbl Schärding 5“ mit Selbstblocksignal „Zm91“ in km 79,334
 - „Sbl Schärding 4“ mit Selbstblocksignal „Zm71“ in km 77,223
- selbsttätige Blockstellen der Fahrtrichtung von Schärding nach Passau
 - „Sbl Schärding 4“ mit Selbstblocksignal „Bm51“ in km 76,709
 - „Sbl Schärding 5“ mit Selbstblocksignal „Bm71“ in km 78,385

Zuständige Fahrdienstleiter für die Grenzstrecke

ÖBB-Infrastruktur AG:

Fahrdienstleiter Stellbereich Neumarkt (Fdl Stb Neu) (Arbeitsplatz in der Betriebsführungszentrale Linz (BFZL))

DB Netz AG:

Fahrdienstleiter (Fdl) Passau Ost (Arbeitsplatz im Stellwerk des Bahnhofs Passau Hbf)

Die Fdl Stb Neu und Passau Hbf sind täglich durchgehend von 00:00 bis 24:00 Uhr besetzt.

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 Üst Schärding 3 nach Passau/Streckengleis 2 mit Gültigkeit für die Regelfahrtrichtung Einfahrvorsignal a143 im km 78,749 und zugehörige Vorsignalbaken
- am Regelgleis von Passau nach Üst Schärding 3/Streckengleis 1 mit Gültigkeit für die Gegenfahrtrichtung (von Schärding nach Passau) Einfahrvorsignal aa144 im km 78,744 und zugehörige Vorsignalbaken

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

- am Regelgleis von Passau nach Üst Schärding 3/Streckengleis 1 mit Gültigkeit für die Regelfahrtrichtung (von Passau nach Schärding) Vorsignal zm91 im km 79,870
- am Regelgleis von Üst Schärding 3 nach Passau/Streckengleis 2 mit Gültigkeit für die Gegenfahrtrichtung Vorsignal ym92 im km 79,870 mit zugehörigem Signalhinweis nach der betrieblichen Richtlinie 30.02 Signalbuch der ÖBB-Infrastruktur AG (Signal steht in Fahrtrichtung links der Bahn)

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 ÖBB-Infrastruktur AG.

Telekommunikationseinrichtungen

Für den Eisenbahn-Grenzübergang Schärding – Passau Hbf sind folgende Telekommunikationsverbindungen eingerichtet:

- Zugfunkeinrichtungen:
DB Netz AG: Digitaler Zugfunk (GSM-R D).
ÖBB-Infrastruktur AG: Digitaler Zugfunk (GSM-R A).

Umschaltpunkt ist

- in Fahrtrichtung von Passau nach Schärding in km 79,64
- in Fahrtrichtung von Schärding nach Passau in km 79,60

3. Bahnbetriebliche Regelungen für den Eisenbahn-Grenzübergang Schärding – Passau Hbf

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.

Signale, PZB-Absicherung

Sind Ankündigungssignale zu Signalen, z.B. Vorsignale, Ankündigungssignal/Langsamfahrstafel, 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.

Fahrplanunterlagen (auch EBUa der DB Netz AG)

Beim Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs Schärding – Passau Hbf werden in der Regel durch die ÖBB-Infrastruktur AG Fahrplanunterlagen herausgegeben.

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG herausgegebenen Fahrplanunterlagen gelten bis zur Ankunft oder Durchfahrt bzw. ab der Abfahrt oder Durchfahrt im Bahnhof Passau Hbf; die Darstellung erfolgt nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG. Eine geschwindigkeitsunabhängige Fahrplandarstellung beider Richtungen für den Bereich Passau Hbf – Passau Grenze (Staatsgrenze n. Schärding) nach dem Muster der DB Netz AG (Buchfahrplan Spalten 3a und 3b, Führerraumanzeige Kilometrierungs- und Grafikspalte) befindet sich als Anlage zu diesen Zusatzbestimmungen.

La

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

„205a Linz Hbf – Staatsgrenze nächst Schärding“ bzw.
„205b Staatsgrenze nächst Schärding – Linz Hbf“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis bzw. ab km 79,636 (Grenze) enthalten.

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

„5a Nürnberg Rbf/Hbf – Regensburg Hbf – Passau Hbf – Grenze km 79,636“ bzw.
„5b Grenze km 79,636 – Passau Hbf – Regensburg Hbf – Nürnberg Rbf/Hbf“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis bzw. ab km 79,636 (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 Langsamfahrtscheibe zu einer vorübergehenden Langsamfahrstelle der DB Netz AG

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 Besonderheit	Uhrzeit oder betroffene Züge	In Kraft ab	Außer Kraft ab	Gründe und sonstige Angaben
	Passau Hbf – Passau Grenze	80,60	Lf 1 / ÖBB-Ankündigungssignal mit Kz 7	Gilt nur für Regelgleis	16.12.13 08:00	17.12.13 19:00	La bei ÖBB PZB am Ankündigungssignal ständig wirksam

Beispieleinträge dazu für die La der ÖBB-Infrastruktur AG:

1	2	3	4	5
Betriebsstellen	Lage	Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit für das Regelgleis und das durchgehende Hauptgleis	Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit für das Gegengleis, das durchgehende Hauptgleis der Gegenrichtung und andere Bf-Gleise	gültig ID-Nr. La-Begr.
Sbl Sch 5 Staatsgrenze nächst Schärding	79,450	 La bei DB: Kennziffer 3. Abstand zur Anfangsscheibe: 300m		 10849 BR

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.

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 Überleitstelle Schärding 3 und Passau Hbf 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

Das Nachschieben mit einem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeug ist auf der Grenzstrecke Schärding – Passau Hbf verboten.

Zugbildung, Zugvorbereitung, Bremsen

Die Zugbildung von Zügen, die den Eisenbahn-Grenzübergang Schärding – Passau 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 Schärding – Passau Hbf 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 Schärding – Passau Hbf (Streckenabschnitt Schärding -Passau Hbf einschließlich Überleitstelle Schärding 3 und dem jeweils anschließenden Einfahr- bzw. Ausfahrweg in den

Bahnhöfen Schärding oder Passau 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 „Langsam fahren mit höchsten ... 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. 9 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 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/ (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 jedem 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 Üst Schärding 3 nach Passau Hbf 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 Fahrplananweisungen 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 Üst Schärding 3 bis Einfahrsignal Passau Hbf (km 79,704 am Regelgleis, km 79,704 am Gegengleis) bzw.

- aus Richtung Passau Hbf bis Deckungssignal Üst Schärding 3 in km 74,805 verkehren und

müssen somit auf dem gleichen Gleis wieder zum Ausgangspunkt (Bahnhof Passau Hbf bzw. Üst Schärding 3) 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 (Bahnhöfe Schärding oder Passau Hbf) 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.

Anlage

Geschwindigkeitsunabhängige Fahrplandarstellung beider Richtungen für den Bereich Passau Hbf – Passau Grenze

Fahrtrichtung Passau Hbf – Passau Grenze (Staatsgrenze n. Schärding) Regelgleis

- ZF GSM-R -	81,2
Bft Passau Hbf	81,2
Ⓜ 600 A	
Asig	81,0
	80,8
Y	80,2
Bft Passau Vogl.	80,0
Passau Grenze	79,6

Fahrtrichtung Passau Hbf – Passau Grenze (Staatsgrenze n. Schärding) Gegengleis

- ZF GSM-R -	81,2
Bft Passau Hbf	81,2
Ⓜ 600 A	
Asig	81,0
Y	80,1
Bft Passau Vogl.	80,0
Passau Grenze	79,6

Fahrtrichtung Passau Grenze (Staatsgrenze n. Schärding) - Passau Hbf Regelgleis

- ZF GSM-R -	79,6
Passau Grenze	79,6
Ⓜ 600 A	
Esig Passau Hbf	79,7
	79,7
Bft Passau Vogl.	80,0
	81,0
Bft Passau Hbf	81,2

Fahrtrichtung Passau Grenze (Staatsgrenze n. Schärding) - Passau Hbf Gegengleis

- ZF GSM-R -	79,6
Passau Grenze	79,6
Ⓜ 600 A	
Esig Passau Hbf	79,7
Bft Passau Vogl.	80,0
	81,0
Bft Passau Hbf	81,2