

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Zusatzbestimmungen für das Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs Mittenwald - Scharnitz	302.4205Z01 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Zusatzbestimmungen haben:



DB Netz AG
Region Süd
Betrieb Netz München
Landshuter Allee 4-6
80637 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	 INFRA
Region Süd	ÖBB-Infrastruktur AG

**Zusatzbestimmungen zu den
 bahnbetrieblichen Normen bzw. dem
 bahnbetrieblichen Regelwerk der
 Infrastrukturbetreiber für das Befahren
 des Eisenbahn – Grenzübergangs
 Mittenwald – Scharnitz**

gültig vom 01.03.2010 an.

Geschäftsführende Stellen	
DB Netz AG	ÖBB-Infrastruktur AG
DB Netz AG Region Süd Betrieb Netz München Landshuter Allee 4-6 80637 München	ÖBB-Infrastruktur AG Sicherheit und Betriebsleitung - Standards Praterstern 3 1020 Wien

Verzeichnis der Änderungen ÖBB-Infrastruktur AG

Ifd. Nr.	verfügt mit	Gegenstand	Datum
1	035_17_2009	Inkraftsetzung	3-2010
2	00035_37_11	1. Änderung	01.02.2012
3	00035_000015_12	2. Änderung	10.06.2012
4	00035_000026_13	3. Änderung	15.12.2013
5	00035_000014_14	4. Änderung	14.12.2014
6	00035_000012_15	5. Änderung	13.12.2015
7	00037_000014_18	6. Änderung	09.12.2018
8	00037-000004-21	7. Änderung	12.12.2021

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.NVR-S-R-KAW v 08.12.2009 (Erstausgabe)	
2	1. Berichtigung	01.02. 2012	s. Bekanntgabeschreiben I.NVR-S-R KAW v 21.11.2011	Neudruck
3	2. Berichtigung	10.06. 2012	s. Bekanntgabeschreiben I.NVR-S-R KAW v 29.03.2012	Neudruck
4	3. Berichtigung	01.10. 2013	s. Bekanntgabeschreiben I.NVR-S-R KAW v 01.10.2013	Neudruck
5	4. Berichtigung	14.12.2014	s. Bekanntgabeschreiben I.NVR-S-R KAW v 22.09.2014	Neudruck
6	5. Berichtigung	13.12.2015	s. Bekanntgabeschreiben I.NVR-S-R KAW v 11.08.2015	Neudruck
7	Verschiedenes	09.12.2018	siehe Erläuterung	Neudruck
8	Verschiedenes	12.12.2021	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 Mittenwald – Scharnitz einschl. der Grenzbahnhöfe Mittenwald – Scharnitz, 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 33,160 der Strecke Nr. 351 Innsbruck Westbahnhof – Staatsgrenze nächst Scharnitz (Mittenwald) der ÖBB-Infrastruktur AG
- in km 123,527 der Strecke Nr. 5504 München Hbf – Mittenwald (Grenze) der DB Netz AG

im Bahnhof Scharnitz.

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

Bahnhof Scharnitz - Bahnhof Mittenwald jeweils einschließlich

2.2 Gleise des Grenzübergangs

Gleis im Bahnhof Scharnitz, auf dem sich die Staatsgrenze befindet:

- Gleisabschnitt 301 – Fortsetzung des Streckengleises zwischen Mittenwald und Scharnitz (Lage der Staatsgrenze zwischen Einfahrsignal und Verschiebhalttafel)

Gleis von Mittenwald nach Scharnitz

- Bezeichnung DB Netz AG „Gleis von Mittenwald nach Scharnitz“
- Bezeichnung ÖBB-Infrastruktur AG „Streckengleis 1“
- Grenze zwischen Bahnhof Scharnitz und Gleis der freien Strecke ist Einfahrsignal „Z“ in km 33,320 (ÖBB) bzw. km 123.367 (DB).
- Grenze zwischen Bahnhof Mittenwald und Gleis der freien Strecke ist Einfahrsignal „64F“ in km 119,515

Bahnübergänge (BÜ) bzw. Eisenbahnkreuzung (EK) zwischen Mittenwald und Scharnitz:

DB Netz AG:

BÜ nicht technisch gesichert im km 119,537

BÜ nicht technisch gesichert im km 120,766

BÜ nicht technisch gesichert im km 121,560

BÜ nicht technisch gesichert im km 121,986

BÜ nicht technisch gesichert im km 123,220

2.3 Zuständige Fahrdienstleiter für die Gleise des Grenzübergangs

DB Netz AG:

Fahrdienstleiter Garmisch 1

Der Bahnhof Mittenwald wird vom Fdl Garmisch 1 im elektronischen Stellwerk (ESTW-Z) Weilheim (Obb) ferngesteuert.

ÖBB-Infrastruktur AG:

vFB-Fdl Seefeld in Tirol (vFB-Fdl - vereinfachter Fernbedienbereich-Fahrdienstleiter)

Der Bahnhof Scharnitz wird vom vFB-Fdl Seefeld fernbedient.

Der Fdl Garmisch 1 ist täglich von 0 bis 24 Uhr besetzt.

Die Besetzung der Fahrdienstleitung Seefeld richtet sich grundsätzlich nach dem jeweiligen Jahresfahrplan (und zusätzlich nach Bedarf bei Verkehr von Sonderzügen).

2.4. Signale, Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)

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

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

- Einfahrvorsignal z in km 122,867 (DB) bzw. 33,820 (ÖBB), sowie die zugehörigen Abstandstafeln
- Einfahrtsignal Z in km 123,367 (DB) bzw. 33,320 (ÖBB)
- Pfeifpflock in km 123,274 (DB) bzw. 33,413 (ÖBB)

Die Gleise des Grenzübergangs sind mit PZB ausgerüstet.

Ankündigungssignale zu Signalen, z.B. Vorsignale, Ankündigungssignal/ Langsamfahrtafel, Ankündigen/Erwarten von Fahrleitungssignalen, sind erforderlichenfalls im Bereich des Nachbarinfrastrukturbetreibers aufgestellt. Dem entsprechend erfolgt auch die PZB-Absicherung.

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 ÖBB-Infrastruktur AG.

2.6 Telekommunikationseinrichtungen

Für den Eisenbahn-Grenzübergang Mittenwald - Scharnitz sind folgende Telekommunikationsverbindungen eingerichtet:

- Zugfunkeinrichtungen:
DB Netz AG: Digitaler Zugfunk (GSM-R D).
Umschaltpunkt ist im Bf Scharnitz während des Haltes bzw. Betriebsstellenmitte bei durchfahrenden Zügen.

3. Bahnbetriebliche Regelungen für den Eisenbahn-Grenzübergang Mittenwald – Scharnitz und die Grenzbahnhöfe Mittenwald und Scharnitz

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).

Zug- und Rangierpersonal, das nur die Strecke zwischen Scharnitz und Mittenwald jeweils einschließlich befährt, muss Normen und Regelwerke der Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber in dem Umfang beherrschen, wie es für das Befahren des genannten Bereichs 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 Scharnitz aus/in Richtung Mittenwald, sowie die Behandlung von Unregelmäßigkeiten am Einfahrtsignal Z einschließlich zugehörigem Vorsignal und Gleismagnete gemäß den Normen der ÖBB-Infrastruktur AG.

Verschub-/Rangierfahrten und Gleissperrungen im Bahnhof Scharnitz erfolgen, sofern in den nachfolgenden Bestimmungen nichts anderes geregelt ist, nach den Normen der ÖBB-Infrastruktur AG.

3.2 Signale, PZB-Absicherung

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

3.3 Fahrplanunterlagen (auch EBUa der DB Netz AG)

Beim Befahren des Eisenbahn-Grenzübergangs Mittenwald - Scharnitz werden in der Regel durch die ÖBB-Infrastruktur AG Fahrplanunterlagen herausgegeben. Die von der ÖBB-Infrastruktur AG herausgegebenen Fahrplanunterlagen gelten bis zur Ankunft bzw. ab der Abfahrt im Bahnhof Mittenwald. Die Darstellung erfolgt nach den Regeln der ÖBB-Infrastruktur AG. Eine geschwindigkeitsunabhängige Fahrplandarstellung beider Richtungen für den Bereich Mittenwald - Mittenwald Grenze (Staatsgrenze n. Scharnitz) 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 DB Netz AG sind zu La-Strecke

„63a München Hbf – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald – km 123,367 (Esig Bf Scharnitz)“ bzw.

„63b km 123,367 (Esig Bf Scharnitz) – Mittenwald – Garmisch-Partenkirchen – München Hbf“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis bzw. ab km 123,367 (ausschließlich; Einfahrtsignale Scharnitz aus Richtung Mittenwald) enthalten.

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

„351a Innsbruck Westbf (in I) – Scharnitz (ES km 123,367)“ bzw. „351b Scharnitz (ES km 123,367) – Innsbruck Westbf (in I)“

alle Angaben zu vorübergehenden Langsamfahrstellen und Besonderheiten bis zu bzw. ab den Einfahrtsignalen des Bf Scharnitz aus Richtung Mittenwald in km 123,367 (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
	Mittenwald - Mittenwald Gr	123,00	Lf1 / ÖBB-Ankündigungssignal Kz 3		15.12.13 08:00	17.12.13 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
	Mittenwald - Mittenwald Gr	Evsig z 122,86			15.12.13 08:00	17.12.13 19:00	PZB beim EVS des Bf Scharnitz ständig wirksam Aufgehobene Signalabhängigkeit in Bf Scharnitz

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. La-Begr.
Innsbruck Westbf (in I) bis Staatsgrenze nächst Scharnitz			Gl. 1 Änderung zum Buchfahrplan: Vorbemerkungen: a) BFZ Innsbruck: Telefonnummer lautet richtig: 01930008604510	<hr/> 10135 SO
Martinswand Hochzirl	11,290 - 11,480 <i>190m</i>	40		<hr/> 10722 OB
Martinswand Hochzirl	12,000 - 12,450 <i>450m</i>	40		<hr/> 10723 OB
Reith AB (Awanst)	20,530 - 20,600 <i>70m</i>	40		<hr/> 10070 BR
Scharnitz	32,800	 La bei DB: Kennziffer 4. Abstand zur Anfangsscheibe 300m.		<hr/> 10869 OB
Staatsgrenze nächst Scharnitz				<hr/> 10135

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 in/aus dem Bahnhof Scharnitz aus/in Richtung Mittenwald, sowie beim Verschieben im Bahnhof Scharnitz ist der Fdl Seefeld zuständig, ebenso im Zusammenhang mit Gleisperrungen und anderen betrieblichen Vorgängen innerhalb des Bahnhofs Scharnitz.

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

Entfällt (eingleisige Strecke).

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 Mittenwald – Scharnitz verboten.

3.9 Zugbildung, Zugvorbereitung, Bremsen

Die Zugbildung von Zügen, die den Eisenbahn-Grenzübergang Mittenwald - Scharnitz 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 Mittenwald – Scharnitz 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 Mittenwald – Scharnitz einschließlich dem jeweils anschließenden Einfahr- bzw. Ausfahrweg in dem jeweiligen Grenzbahnhof 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 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 diktiertem 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 „Tfzf“.

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

bleibt frei

3.12 Nebenfahrten/Sperrfahrten

Auf dem Gleis der freien Strecke zwischen den Bahnhöfen Mittenwald und Scharnitz sind entsprechend den Festlegungen über die Gültigkeit von Normen und Regelwerk (s. o.) neben den gewöhnlichen Zugfahrten grundsätzlich nur Sperrfahrten nach dem Regelwerk der DB Netz AG und keine Nebenfahrten nach dem Regelwerk der ÖBB-Infrastruktur AG zugelassen.

Sperrfahrten erhalten Fahrpläne und schriftliche Befehle nach den Regeln der DB Netz AG.

Sperrfahrten der DB Netz AG

- sind grundsätzlich bis zu den Einfahrsignalen des Bahnhofs Scharnitz, sowie
- bis zur Staatsgrenze zur Instandsetzung/Entstörung von technischen Einrichtungen bzw. zur technischen Hilfeleistung bei Unregelmäßigkeiten zugelassen:
 1. Die Fahrt ist begrenzt auf den Gleisabschnitt zwischen Einfahrsignal und Staatsgrenze.
 2. In diesem Bereich sind die Regeln für das Rangieren nach Ril 408 der DB Netz AG zu beachten.
 3. Der Fdl Seefeld muss der Vorbeifahrt am jeweiligen Einfahrsignal des Bahnhofs Scharnitz und zugleich der Rangierfahrt bis zur Staatsgrenze fernmündlich zustimmen.
 4. Der Fdl Seefeld **und** der Fdl Garmisch 1 müssen der Rückfahrt in Richtung Mittenwald fernmündlich zustimmen.
 5. Zugfunk-, Funk- oder öffentliche Mobilfunkverbindungsmöglichkeit zwischen dem Fahrpersonal und dem Fdl Seefeld muss bestehen. Der Fdl Garmisch 1 übermittelt die Art der gegenseitigen Erreichbarkeit (Verbindungsart und Rufnummer) an Fahrpersonal und Fdl Seefeld.

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.

Geschwindigkeitsunabhängige Fahrplandarstellung beider Richtungen für den Bereich Mittenwald – Mittenwald Grenze

Fahrtrichtung Mittenwald – Mittenwald Grenze (Staatsgrenze n. Scharnitz)

Fahrtrichtung Mittenwald Grenze (Staatsgrenze n. Scharnitz) - Mittenwald

- ZF GSM-R -

Mittenwald	118,5
Asig	118,9
¥	119,0
	119,6
	119,7
BÜ km 121,560	121,6
	121,8
BÜ km 121,986	122,0
	122,1
	123,3
EI 1	123,5
Mittenwald Gr	123,5

- ZF GSM-R -	123,5
Mittenwald Gr	123,5
⊕ 600 A	123,3
	122,1
BÜ km 121,986	122,0
	121,8
BÜ km 121,560	121,6
	119,7
	119,6
BÜ km 119,537	119,5
Esig	119,5
BÜ km 119,187	119,2
Mittenwald	118,5