1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsamen Regelung haben:

DB InfraGO AG
Region Südwest
Betrieb Netz Freiburg
Bismarckallee 11
79098 Freiburg

und

SNCF Réseau
Etablissement Infrastructure
Circulation Alsace
22, place de la Gare
F-67000 Strasbourg

2 Gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke

Siehe folgende Seiten

SNCF RÉSEAU
Etablissement Infrastructure Circulation Alsace
22, place de la gare
F-67000 Strasbourg

DB InfraGO AG
Region Südwest
Netz Freiburg
Bismarckallee 11
D-79098 Freiburg

GEMEINSAME VEREINBARUNG ÜBER DIE BESONDERHEITEN AUF DER GRENZSTRECKE

Bantzenheim – Neuenburg (Bd)

ZWISCHEN SNCF RÉSEAU – et Infrapôle Rhénan UND DB INFRAGO AG

CONSIGNE COMMUNE TRAITANT DES PARTICULARITES D`EXPLOITATION DE LA SECTION FRONTIERE

Bantzenheim – Neuenbourg (Bd)

ENTRE SNCF RÉSEAU - ET INFRAPÔLE RHÉNAN ET DB INFRAGO AG

Version 3 vom/du : 28.07.2025

Gültig ab / Applicable à partir du : 14.12.2025

Geschäftsführende Stellen
Services dirigeants responsables

DB InfraGO AG Region Südwest Netz Freiburg Bismarckallee 11 D-79098 Freiburg	(abgekürzt DB InfraGO) (abréviation DB InfraGO)

SNCF RÉSEAU Etablissement Infrastructure Circulation Alsace 22, place de la gare F-67000 Strasbourg	(abgekürzt SNCF RÉSEAU) (abréviation SNCF RÉSEAU) (abgekürzt EIC AL) (abréviation EIC AL)

Verteiler Deutschland: **Distribution Allemande**	**Verteiler Frankreich:** **Distribution Française**
Zentrale Betriebsverfahren **Region Südwest** Eisenbahnbetriebsleiter Fahrplan BZ Karlsruhe **Netz** Instandhaltung Betrieb **Freiburg** **Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im grenzüberschreitenden Verkehr mit der SNCF RÉSEAU** **Eisenbahn-Bundesamt (EBA).** **EVU, die die Strecke befahren**.	**SNCF RÉSEAU :** - Direction Sécurité – Sûreté – Risques. • Département Documentation de sécurité, • Département politiques transverses de sécurité. - Métier Accès au Réseau. • Service support et sécurité - Métier Circulation • Direction de l'exploitation et sécurité - Métier Maintenance et Travaux • Direction de la production • Direction de la Maintenance • Service Sécurité - Qualité - Sûreté - Métier Ingénierie & Projets • Service Autorisations de Sécurité - Secrétariat Général • Direction juridique - Direction Territoriale ALCA • Pôle Clients et Services - Prestataires de gestion d'infrastructure. **SNCF RÉSEAU Réseau – EIC Alsace :** - COGC AL (2ex) - Pôle Sécurite AL (2ex) - BHR (1ex) - UOC Saverne (2ex) - Dirigeant locaux (1ex) - AC Gare de Bantzenheim (1ex) **SNCF RÉSEAU Réseau - Infrapôle Rhénan :** - Pôle Sécurite (1ex) - Pôle Technique SES (1ex) - Pôle Technique Voie (1ex)

Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Eingearbeitet (Nz.)
1	Umstellung der offiziellen Betriebssprache (inkl. Anpassung der Wortlaute)	03-09-2018	Neuherausgabe	
2	Gemeinsame Regelungen	03-09-2022	Neuherausgabe	
3	Aktualisierung	14.12.2025	Neuherausgabe	

Rectificatifs

Numéro	Date
N° 1 – Révision complète de la consigne suite au changement de langue entre GI	Version du :28-07-2025 Applicable à partir du : 14.12.2025

DB InfraGO AG
Region Südwest
Netz Freiburg

Bismarckallee 11
D-79098 Freiburg

Freiburg,
gez. i. V. Born
……...

gez. i. V. Krezdorn
……

SNCF RÉSEAU
Etablissement Infrastructure
Circulation Alsace

22, place de la gare
F-67000 STRASBOURG

Strasbourg,
C. Cuenot, approbateur
……

S. Erb, vérificateur
……

P. Meyer, rédacteur
……

SNCF RÉSEAU
Infrapôle Rhénan
48, chemin haut
BP 29
F-67034 STRASBOURG CEDEX

P. Merten, approbateur

……
Lombard, vérificateur

……..

Inhaltsverzeichnis 4
SOMMAIRE 4

Kapitel I. Allgemeines 7
Abschnitt 11 – Außer Kraft tretende Vereinbarungen 7
Abschnitt 12 – Inhalt 7
Abschnitt 13 – Sprachregelung und sicherheitsrelevante Meldungen 7
Abschnitt 13.1 – zwischen den EIU 7
Abschnitt 13.2 – zwischen EIU und EVU 7
Abschnitt 14 – Änderung von Regelungen 8
Abschnitt 15 – Ansprechpartner und bilaterale Treffen 8
Kapitel II. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg 9
Abschnitt 21 – Betriebsführung auf der Grenzstrecke 9
Abschnitt 22 – Umschaltung der Zugsicherungssysteme 9
Abschnitt 23 – Kommunikationseinrichtungen 10
Abschnitt 24 – Beschreibung der Grenzstrecke 10
Abschnitt 24.1 – Lage der Staatsgrenze 10
Abschnitt 24.2 – Ausdehnung der Grenzstrecke der Staatsgrenze 10
Abschnitt 25 – Bahnübergänge 11
Abschnitt 26 – Elektrischer Zugbetrieb 11
Abschnitt 27 – Änderung der ständigen Signalisierung 11
Abschnitt 28 – Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten 11
Abschnitt 29 – Änderung von technischen Einrichtungen 13
Kapitel III. Trassenmanagement 14
Abschnitt 31 Kapazitätseinschränkungen 14
Abschnitt 32 Aktualisierung und Austausch von technischen Dokumenten 14
Kapitel IV. Regelungen für die Züge 15
Abschnitt 41 – Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen 15
Abschnitt 42 – Schlusssignale an Zügen 15
Kapitel V. Fahrdienst auf den Betriebsstellen 16
Abschnitt 51 – Schriftliche Befehle und Vordrucke für die Vorbeifahrt an Signalen 16
Abschnitt 51.1 Übermittlungscode für Befehle nach Anlage 3 16
Abschnitt 51.2 Vordruck für die Vorbeifahrt an Signalen 16
Abschnitt 52 – Gefährliche Ereignisse 16

Abschnitt 52.1 – Nothaltauftrag 16
Abschnitt 52.2 – Notausschaltung der Oberleitung 17
Abschnitt 53 – Hilfeleistung 17
Abschnitt 53.1 – Grundsatz 17
Abschnitt 53.2 – Zuführung einer Hilfeleistung vom rückgelegenen Bahnhof 18
Abschnitt 53.2.1 – Rückkehr der Sperrfahrt mit dem liegengebliebenen Zug zum rückgelegenen Bahnhof 18
Abschnitt 53.2.2 – Schieben des liegengebliebenen Zuges 18
Abschnitt 53.3 – Zuführen der Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof 20
Abschnitt 54 - Zurücksetzen eines Zuges 20
Abschnitt 55 – Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz 20
Abschnitt 56 – Durchführung der Zugmeldungen 21
Abschnitt 56.1 – Grundsätze 21
Abschnitt 56.2 – Anbieten, Annehmen und Abmelden eines Zuges 21
Abschnitt 57 – Abweichen vom Fahrplan 22
Abschnitt 58 – Gleissperrungen auf der Grenzstrecke 23
Abschnitt 58.1 – Grundsätze 23
Abschnitt 58.2 – Vereinbarung der Gleissperrung 24
Abschnitt 58.3 – Aufheben der Gleissperrung 25
Abschnitt 59 – Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke 25
Abschnitt 59.1 Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl 25
Abschnitt 59.2 Störung der Oberleitung auf der Grenzstrecke 25
Abschnitt 59.3 Störung der Sicherungstechnik auf der Grenzstrecke 26
Abschnitt 59.4 Haltstellung des Einfahrsignals nicht möglich 27
Abschnitt 59.5 - Störung an den Bahnübergängen 5 km 14,970 und/oder 7 km 15,526 28
Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporte (aT) 30
Abschnitt 61 – Grundsätze 30
Abschnitt 62 – Zweisprachiger Vordruck 31
Abschnitt 63 – Einstellungsgenehmigung für aT 31
Abschnitt 64 – Anbieten und Annehmen von aT 32
Kapitel VII. Rangieren 33
Abschnitt 71 – Rangieren über Signal Ra10 in Neuenburg 33
Kapitel VIII. Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen und Arbeiten an diesen Anlagen 34
Abschnitt 81 – Grundsatz 34
Abschnitt 82 – Zuständigkeitsbereiche der technischen Fachdienste beider Infrastrukturbetreiber 35

Abschnitt 83 – Sperrfahrten bei Arbeiten 36

Abschnitt 84 – Arbeiten, die eine Freischaltung der Oberleitung erfordern 37

Abschnitt 85 – Zugfahrten in den Bereich des anderen Infrastrukturbetreibers bei ausgeschalteter Oberleitung 38

Anlage 1 / Annexe 1 : 39

Plan der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg / Plan de la section frontière de Bantzenheim à Neuenbourg 39

Anlage 2 / Annexe 2 : 43

Plan der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenbourg mit ETCS-Balisen 43

Plan de la section frontière Bantzenheim – Neuenbourg avec les balises ETCS 43

Anlage 3 a / Annexe 3 a : 47

Befehl der DB (Deutsch/Französisch) 47

Befehl DB avec ordres n°1 à 14 (Allemand / Français) 47

Anlage 3 b / Annexe 3 b : 52

Bleibt frei / réservé 52

Anlage 4 / Annexe 4 : 54

Bleibt frei 54

réservé 54

Anlage 5 / Annexe 5 : 55

entfällt 55

Anlage 6 / Annexe 6 : 56

Zweisprachiger Vordruck 56

Imprimé bilingue 56

Anlage 7 / Annexe 7 : 60

Zweisprachiger Vordruck für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten – Richtung Frankreich Deutschland 60

Imprimé bilingue utilisé pour l'acheminement des transports exceptionnels – sens France Allemagne 60

Kapitel I. Allgemeines

Abschnitt 11 – Außer Kraft tretende Vereinbarungen

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die Gemeinsame Vereinbarung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg (Bd) zwischen SNCF RÉSEAU und DB InfraGO AG vom 03.09.2022 und tritt am 14.12.2025 in Kraft.

Abschnitt 12 – Inhalt

1) Die gemeinsame Regelung bestimmt die örtlichen Besonderheiten auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Bantzenheim und Neuenburg (Baden). Im weiteren Text wird bei der Ortsbezeichnung Neuenburg auf die weitere Bezeichnung (Baden) verzichtet.

   Die gemeinsame Regelung ergänzt alle Bestimmungen für den Betrieb der Infrastruktur, die auf dem deutschen und französischen Teil der Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg gültig sind.

   Soweit in dieser gemeinsamen Regelung keine besonderen Regelungen getroffen sind, sind durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zugangsbedingungen der DB InfraGO und des französischen Eisenbahnnetzes zu beachten. Die Triebfahrzeuge müssen über die Ausrüstungen verfügen, die den technischen Einrichtungen auf der Grenzstrecke entsprechen.

2) Es gelten die Richtlinien des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

3) Ein Lageplan der Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg ist als Anlage 1 beigefügt.

Abschnitt 13 – Sprachregelung und sicherheitsrelevante Meldungen

Die sicherheitsrelevanten Meldungen mit festem Wortlaut sind in diesem Dokument mit einem grauen Kasten hinterlegt und müssen wiederholt werden. Alle Gespräche werden aufgezeichnet.

Die Wiederholung der Meldungen wird eingeleitet mit den Worten: „Je répète“ (ich wiederhole).
Die Bestätigung der Meldung wird mit dem Wort „exact“ (richtig) bestätigt.

Übrige Meldungen sind in diesem Dokument mit einem weißen Kasten hinterlegt und müssen nicht zwingend wiederholt werden.

Abschnitt 13.1 – zwischen den EIU

Alle den Zugverkehr betreffenden Meldungen und Gespräche zwischen den Fahrdienstleitern werden in französischer Sprache geführt.

Der Fdl Neuenburg muss zweisprachig sein.

Gespräche zwischen dem Centre Opérationnel de Gestion des Circulations Alsace (COGC AL) und der Betriebszentrale (BZ) Karlsruhe werden auf Deutsch oder Französisch abgewickelt. DB InfraGO und SNCF RÉSEAU müssen sicherstellen, dass in ihrer jeweiligen Leitstelle mindestens ein kompetenter Mitarbeiter zweisprachig ist.

Abschnitt 13.2 – zwischen EIU und EVU

Die Kommunikation zwischen den EVU und den EIU erfolgt wie folgt:

- Mit dem Fdl Neuenburg auf Deutsch
- Mit dem Fdl Bantzenheim auf Französisch

Abschnitt 14 – Änderung von Regelungen

1) Diese gemeinsame Regelung wird von DB InfraGO und SNCF RÉSEAU herausgegeben. Alle Änderungen müssen im Voraus zwischen DB InfraGO und SNCF RÉSEAU schriftlich abgestimmt und im Nachweis der Bekanntgaben eingetragen werden.

2) Jede Änderung anderer Bestimmungen, die Auswirkung auf den Betrieb dieser Grenzstrecke hat, sind schriftlich mitzuteilen:

DB InfraGO AG Region Südwest Netz Freiburg Bismarckallee 11 D-79098 Freiburg	SNCF RÉSEAU Etablissement Infrastructure Circulation Alsace Pôle Sécurité 22, place de la gare F-67000 Strasbourg

3) DB InfraGO und SNCF RÉSEAU verständigen sich, um ggf. notwendige Fortbildungen ihrer Mitarbeiter zu organisieren. Mindestens einmal pro Jahr ist eine gemeinsame praktische Übung (Störung an technischen Einrichtungen, Hilfeleistung, …) durchzuführen.

4) Jede Änderung, die Einfluss auf den Zugverkehr auf dieser Grenzstrecke hat, ist im Voraus den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die die Grenzstrecke befahren, mitzuteilen.

Abschnitt 15 – Ansprechpartner und bilaterale Treffen

Die beiden EIU treffen sich mindestens einmal jährlich in den folgenden Zusammensetzungen:

1. Treffen der Leiter von SNCF Réseau und dem Netz Freiburg. Bei diesem Treffen:
    a. Wird eine Liste von Ansprechpartner SNCF Réseau und DB InfraGO ausgetauscht
    b. Werden die Themen, die den Betrieb auf der Grenzstrecke betreffen, besprochen.
2. Treffen der örtlichen Leiter (Leiter Betriebsbezirk), bei dem eine Übung oder gemeinsame Kontrolle durchgeführt werden muss.

Für diese Treffen muss ein durch die betreffenden Leiter angefertigtes und geprüftes Protokoll herausgegeben werden.

Kapitel II. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg

Abschnitt 21 – Betriebsführung auf der Grenzstrecke

1) Die Staatsgrenze befindet sich in km 17,548 (SNCF RÉSEAU) bzw. km 4,593 DB). Auf französischem Staatsgebiet gilt die Kilometrierung der SNCF RÉSEAU, auf deutschem Staatsgebiet die Kilometrierung der DB InfraGO. Die vom jeweiligen Infrastrukturbetreiber auf dem anderen Staatsgebiet zu unterhaltenden Anlagen erhalten doppelte Kilometrierung.

2) Die Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg ist eingleisig mit besonderer Regelung.

3) Die Bahnhöfe Bantzenheim und Neuenburg sind örtlich mit Fdl besetzt. Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke müssen die beiden Fdl anwesend sein.

4) Die Grenzstrecke ist nur zeitweise besetzt.

Abschnitt 22 – Umschaltung der Zugsicherungssysteme

1) Für die Züge, die nicht mit ETCS ausgestattet sind, ist die Grenzstrecke mit einem Systemwechsel PZB / KVB (punktförmige Zugbeeinflussung / Contrôle de Vitesse par balise) mit zwei Umschaltpunkten ausgerüstet (siehe Anlage 1).

2) Die Umschaltung der Zugsicherungssysteme für Züge, die mit ETCS ausgestattet sind, erfolgt automatisch mit dem Passieren der Balisen, die in Anlage 2 dargestellt sind.

Abschnitt 23 – Kommunikationseinrichtungen

Auf der Grenzstrecke sind folgende Telekommunikationseinrichtungen vorhanden:

1. Bantzenheim:

- Ein Fernsprecher für den Fdl in Bantzenheim, der neben den gewöhnlichen Verbindungen über folgende Möglichkeiten verfügt:
  - Streckenfernsprechleitung (Zugmeldeleitung) zwischen Fdl Bantzenheim und Fdl Neuenburg. Der Fdl Bantzenheim kann den Fdl Neuenburg über die Taste „Cantonnement Neuenburg“ erreichen.
  - Taste für die Bahnübergänge 5 und 7 der Strecke Bantzenheim – Neuenburg
- Telefon für das öffentliche Netz

Der Fdl Neuenburg ist über die Ruf-Nummer 0049 151 27402539 zu erreichen

- Der Fdl Bantzenheim hat eine Verbindung Zugfunk GSM-R (F) zur Verfügung.

2. Neuenburg:

- Allfernsprecher mit Streckenfernsprechleitung (Zugmeldeleitung) zwischen Fdl Neuenburg und Fdl Bantzenheim. Fdl Neuenburg kann den Fdl Bantzenheim über die Taste „Fs Bantzh“ erreichen.

- Telefon für das öffentliche Netz (Telekom)

Der Fdl Bantzenheim ist über die Rufnummer 0033 3 89361117 zu erreichen

- Verbindung Zugfunk GSM-R (D). Der Fdl Bantzenheim kann über die Taste „XFBH“ über GSM-R erreicht werden.

Die Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg ist mit GSM-R ausgerüstet.

Die Umschaltung von GSM-R (F) nach GSM-R (D) ist in km 16,753 (Fahrrichtung Bantzenheim-Neuenburg) durchzuführen, die Umschaltung von GSM-R (D) nach GSM-R (F) in km 16,838 (Fahrtrichtung Neuenburg – Bantzenheim)
Die Umschaltpunkte sind örtlich durch entsprechende Hinweistafeln gekennzeichnet.

Abschnitt 24 – Beschreibung der Grenzstrecke

Abschnitt 24.1 – Lage der Staatsgrenze

Die jeweilige Kilometrierung der Strecke endet jeweils an der Landesgrenze.

SNCF RÉSEAU	km 17,548
DB	km 4,593

Abschnitt 24.2 – Ausdehnung der Grenzstrecke der Staatsgrenze

1) Die Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg wird betrieblich durch das Einfahrsignal F in km 4,169, 17,990 (SNCF) des Bahnhofs Neuenburg und das Einfahrsignal C 484 in km 14,680 (SNCF) des Bahnhofs Bantzenheim begrenzt.

2) Die Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke erfolgt durch nichtselbsttätigen Streckenblock mit Achszähler. Die Beschreibung und Funktionsweise ist in den jeweiligen betrieblichen Unterlagen beschrieben. Die Maßnahmen für Störungen sind im Abschnitt 59.3 beschrieben.

Abschnitt 25 – Bahnübergänge

Die Bahnübergänge auf der Grenzstrecke sind auf französischer Seite technisch mit Halbschranken und Licht- und Tonzeichen gesichert (BÜ 5 km 14,970 und BÜ 7 km 15,526). Ihre Funktionsfähigkeit hängt von der Funktionsfähigkeit der Gleisfreimeldeanlage ab. Wenn das EVU ein Fahrzeug einsetzt, das die Funktionsfähigkeit der Gleisstromkreise nicht sicherstellt, muss das EVU die erforderlichen Ersatzmaßnahmen treffen, damit die BÜ 5 und 7 gesichert befahren werden können.

Abschnitt 26 – Elektrischer Zugbetrieb

1) Die Strecke Neuenburg - Bantzenheim wird elektrisch betrieben.

2) Im deutschen Bereich wird die Oberleitung mit 15 kV Wechselspannung, 16,7 Hertz, betrieben und von der Zentralschaltstelle (Zes) Karlsruhe aus gesteuert.
   Im französischen Bereich wird die Oberleitung mit 25 kV Wechselspannung, 50 Hertz betrieben und vom Central Sous Station (CSS) Dijon aus gesteuert.

3) Die „gemeinsamen Anlagen für den Systemwechsel“ sind mit französischen Signalen gekennzeichnet und erstrecken sich von km 17,313 bis km 17,478 (Kilometrierung SNCF RÉSEAU) bzw. von km 4,705 bis km 4,865 (Kilometrierung DB)
   Die Trennung der beiden Stromsysteme ist auf französischem Gebiet durch einen neutralen Abschnitt zwischen den km 17,346 bis km 17,442 (SNCF RÉSEAU) sichergestellt (umgerechnet auf Kilometrierung DB InfraGO zwischen den km 4,738 bis km 4,834).

Abschnitt 27 – Änderung der ständigen Signalisierung

Die EVU werden für beide Fahrtrichtungen über ständige Änderungen der Signalisierung bis zur Übernahme in die jeweiligen Unterlagen auf der Grenzstrecke unterrichtet:

von SNCF Réseau mit ARTIC,
von DB InfraGO mittels der La.

Abschnitt 28 – Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten

28.1 Langsamfahrstellen

Es wird unterschieden nach Langsamfahrstellen, deren Einrichtung geplant ist und solchen, die unvorhergesehen eingerichtet werden müssen.

1. Geplante Langsamfahrstellen

Wenn auf der Strecke Bantzenheim – Neuenburg oder in den Einfahrgleisen des Bf Neuenburg Langsamfahrstellen eingerichtet werden müssen, ist dies den Stellen des jeweils anderen Infrastrukturbetreibers innerhalb der folgenden Fristen mitzuteilen:

DB InfraGO an SNCF RÉSEAU

Spätestens am Mittwoch 3 Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

SNCF RÉSEAU an DB InfraGO

Spätestens am Dienstag 3 Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

Die Übermittlung dieser Angaben kann per Mail, Fax oder Post erfolgen. Eine Empfangsbestätigung ist dabei immer erforderlich. In besonders dringenden Fällen ist die Übermittlung per Fax anzuwenden mit Empfangsbestätigung.

Die EVU werden durch die La auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke über die geplanten Langsamfahrstellen unterrichtet.
Auf dem französischen Teil der Grenzstrecke erfolgt die Information durch ARTIC.

2. Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

a) Langsamfahrstellen, die unvorhergesehen eingerichtet werden müssen, sind

- auf deutschem Gebiet: von den technischen Stellen DB InfraGO der zuständigen Abteilung und dem Fdl Neuenburg umgehend mitzuteilen; der Fdl Neuenburg verständigt den Fdl Bantzenheim und die BZ Karlsruhe
- auf französischem Gebiet: von den technischen Stellen der SNCF RÉSEAU (EIC AL ET INFRAPÔLE RHÉNAN) dem Fdl Bantzenheim umgehend mitzuteilen; der Fdl Bantzenheim verständigt den Fdl Neuenburg und den COGC AL.

Die technischen Dienste haben sich bezüglich der Einrichtung der Langsamfahrstelle abzustimmen.

Bei Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist analog zu verfahren.

b) Bei diesen Geschwindigkeitsbeschränkungen, über die die EVU noch nicht durch die La oder ARTIC unterrichtet sind, müssen folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet

Fdl Neuenburg und Bantzenheim verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl Nr. 5

(siehe Anlage 3). Der Fdl Neuenburg teilt dem Fdl Bantzenheim den Grund mit.

Die Fahrdienstleiter beider Seiten teilen sich diese zeitliche Geschwindigkeitsbeschränkung per festen Wortlaut gegenseitig mit.

Remettez l'ordre écrit n° 5 pour la limitation de vitesse de … km/h entre km … et km… Motif n : …
Befehl 5 erforderlich für Langsamfahrstelle von km … bis km … mit … km/h. Grund Nr. …

Diese Regelung gilt bis zur Inkraftsetzung der jeweiligen La durch Signalisierung und Ablauf der 72-Stunden-Frist.

Sind die Befehle nicht mehr erforderlich, verständigt der Fdl Neuenburg den Fdl Bantzenheim mit folgendem Wortlaut:

Pouvez cesser de remettre l´ordre écrit n° 5 pour la limitation de vitesse entre km … et km …
Befehl Nr. 5 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km … bis km …

Langsamfahrstelle befindet sich auf französischem Gebiet

Fdl Neuenburg und Bantzenheim verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl Nr. 5, bis das weiße Blitzlicht aufgestellt ist. Der Grund für den Befehl 5 wird zwischen beiden Fdl festgelegt, anhand der Sachverhaltsmeldung der Technik.

Nachdem der Fdl Bantzenheim über die Aufstellung des weißen Blitzlichtes unterrichtet wurde, verständigt er den Fdl Neuenburg mit folgendem Wortlaut:

Pouvez cesser de remettre l´ordre écrit n° 5 pour la limitation de vitesse entre km … et km …
Befehl Nr. 5 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km … bis km …

3. Besonderheiten bei der Aufstellung der Langsamfahrsignale.

Langsamfahrstellen, die auf deutschem Gebiet liegen, werden mit den deutschen Signalen ausgerüstet, auch wenn diese auf französischem Gebiet aufgestellt werden müssen.

Langsamfahrstellen, die auf französischem Gebiet liegen, werden mit den französischen Signalen ausgerüstet, auch wenn diese auf deutschem Gebiet aufgestellt werden müssen.

Die technischen Stellen verständigen vorher den Fdl des eigenen Infrastrukturbetreibers. Dieser teilt dies dem Fdl des anderen Infrastrukturbetreibers mit.

28.2 Andere vorübergehende Besonderheiten

Die unter 28.1 genannten Maßnahmen sind auch bei anderen vorübergehenden Signalisierungs-änderungen anzuwenden.

Abschnitt 29 – Änderung von technischen Einrichtungen

Jede Änderung von technischen Einrichtungen auf der Grenzstrecke Neuenburg - Bantzenheim durch den jeweils zuständigen Infrastrukturbetreiber, die Auswirkungen auf die Bedienung durch die Mitarbeiter hat, ist dem Nachbarinfrastrukturbetreiber schriftlich mitzuteilen.

DB InfraGO AG
Region Südwest
Netz Freiburg
Bismarckallee 11
D-79098 Freiburg

SNCF RÉSEAU Réseau
Infrapôle Rhénan
48 chemin haut
BP 29
F-67200 Strasbourg

Kapitel III. Trassenmanagement

Abschnitt 31 Kapazitätseinschränkungen

Wenn Trassen auf der Grenzbetriebsstrecke geändert werden oder ausfallen, stimmen sich COGC AL und die Betriebszentrale ab, um festzulegen welche geänderten Zugläufe festzulegen sind.

Die Fahrdienstleiter informieren sich gegenseitig bei Bekanntwerden von Änderungen und stimmen geänderte Zugläufe und Trassen miteinander ab.

Abschnitt 32 Aktualisierung und Austausch von technischen Dokumenten

SNCF Réseau ist für die Erarbeitung der Fahrplanunterlagen (RT = Renseignements Techniques) auf der Grenzstrecke zuständig.
Zu diesem Zweck sendet DB InfraGO Region Südwest die dafür notwendigen Unterlagen und insbesondere die Änderungen des Verzeichnisses der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) auf dem deutschen Abschnitt der Grenzstrecke an den Ansprechpartner von SNCF Réseau.

Solange eine geänderte Geschwindigkeit noch nicht in den RT enthalten ist, müssen die Triebfahrzeugführer durch eine vorübergehende Langsamfahrstelle verständigt werden.

Kapitel IV. Regelungen für die Züge

Abschnitt 41 – Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen

Bezüglich der Zuglänge sind die Regelungen der DB InfraGO anzuwenden für die Züge, die von dort kommen bzw. in diese Richtung fahren.

Bezüglich des Bremsens sind die Regelungen der beiden EIU anzuwenden.

Ausnahme für Personenzüge:

- Es ist zugelassen, dass in Richtung Deutschland fahrende und von dort kommenden Personenzügen auf der Grenzstrecke sowie ab/bis Bantzenheim nach den deutschen Regelungen bezüglich des Bremsens verkehren dürfen.

Abschnitt 42 – Schlusssignale an Zügen

Zwischen Bantzenheim und Neuenburg (und Gegenrichtung) gelten als Tag- und Nachtzeichen folgende Zugschlusssignale:

- zwei rote Lichter

oder

- zwei Schlusslaternen.

Davon abweichend dürfen Güterzüge auf der Grenzstrecke Neuenburg – Bantzenheim, die

- in Bantzenheim einen planmäßigen Halt haben,
- die in Bantzenheim beginnen und in Richtung Neuenburg fahren,
- aus Richtung Neuenburg kommend in Bantzenheim enden.

Tags wie nachts mit einem Zugschluss verkehren, der durch 2 reflektierende Zugschlusstafeln gekennzeichnet wird.

Wenn ausnahmsweise eine Einfahrt in einen besetzen Blockabschnitt notwendig ist, ist durch den Fdl Bantzenheim der Befehl 6 durch einen Befehl 95.95 mit folgendem Wortlaut zu ergänzen:

Le conducteur est susceptible de rencontrer, de jour comme de nuit, une queue de train comportant des plaques de queue réflectorisées.

(Der Triebfahrzeugführer kann einen durch Tafeln gekennzeichneten Zugschluss antreffen)

Verantwortlich für die Zugschlusssignale ist das jeweilige EVU.

Kapitel V. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Abschnitt 51 – Schriftliche Befehle und Vordrucke für die Vorbeifahrt an Signalen

Abschnitt 51.1 Eindeutige Kennung für Befehle nach Anlage 3

Der Fdl Neuenburg teilt dem Fdl Bantzenheim die eindeutige Kennung mit, wenn der Grund für den Befehl im Zuständigkeitsbereich des Fdl Neuenburg liegt. Der Fdl Neuenburg notiert den auf einem leeren Befehlsvordruck die eindeutige Kennung und heftet diesen im Ordner „erteilte Befehle“ ab, um eine doppelte Vergabe der eindeutigen Kennung auszuschließen.
Eine Fahrt darf vom Fdl Bantzenheim nicht abgelassen werden, wenn er keine eindeutige Kennung erhalten hat für den Fall, dass der Grund für den Befehl im Zuständigkeitsbereich des Fdl Neuenburg liegt.
Die Eindeutige Kennung besteht aus einer festgelegten Zusammensetzung: dem Kürzel der Betriebsstelle, gefolgt von einer laufenden dreistelligen Nummer, die durch die Zugnummer des Zuges ergänzt wird, dem der Befehl erteilt wird (z. B. RNBG-023-87492).
Wenn ein Befehl gleichen Inhalts an mehrere Fahrten übermittelt wird, bleibt die eindeutige Kennung unverändert.

Abschnitt 51.2 Vordruck für die Vorbeifahrt an Signalen

Der Vordruck für die Vorbeifahrt an Signalen, der vom Fdl Bantzenheim verwendet wird, ist das Formular CBA.
Der Vordruck für die Vorbeifahrt an Signalen, der vom Fdl Neuenburg verwendet wird, ist der Befehlsvordruck.

Abschnitt 52 – Gefährliche Ereignisse

Abschnitt 52.1 – Nothaltauftrag

(1) Wird eine Gefahr bekannt, müssen Fahrten sofort angehalten werden, sofern nicht dadurch die Gefahr vergrößert wird.

(2) Die drohende Gefahr ist sofort dem Fdl Neuenburg oder Bantzenheim zu melden.
Die Meldung ist einzuleiten mit den Worten:

Mayday, mayday, mayday! Arrêt des circulations.

Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten sofort anhalten!“

(3) Die Fdl Neuenburg und Bantzenheim sowie die BZ Karlsruhe und das COGC Alsace müssen Nothaltauftrag mit den zur Verfügung stehenden Mitteln geben, unabhängig davon, ob sich die Fahrt in Deutschland oder Frankreich befindet. Der Nothaltauftrag wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Neuenburg et Bantzenheim. Je répète: Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Neuenburg et Bantzenheim. *Ici AC de Bantzenheim / Neuenburg / COGC Alsace / BZ Karlsruhe.*

« Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen und in den Bahnhöfen Neuenburg und Bantzenheim sofort anhalten! Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen und in den Bahnhöfen Neuenburg und Bantzenheim sofort anhalten!
Hier Fahrdienstleiter Bantzenheim / Neuenburg/ COGC Alsace / BZ Karlsruhe »

(4) Der Fdl Neuenburg verständigt die Notfallleitstelle in Karlsruhe.

(5) Der Fdl Bantzenheim verständigt das COGC in Strasbourg.

(6) Die Fdl Neuenburg und Bantzenheim vereinbaren die erforderlichen Maßnahmen und verständigen ihre vorgesetzten Organisationseinheiten entsprechend den Vorschriften des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.

(7) Wenn es erforderlich ist, wird eine gemeinsame Untersuchung der beiden Infrastrukturbetreiber durchgeführt.

(8) Bei Entgleisungen oder anderen gefährlichen Unregelmäßigkeiten, die den Einsatz von Notfalltechnik erforderlich machen, werden die Mittel des Infrastrukturbetreibers eingesetzt, die am besten geeignet sind, die Aufnahme des Regelbetriebes zu erreichen.

(9) Wird ein Einsatz von externen Hilfskräften (Feuerwehr, Polizei, …) erforderlich, erfolgt der Aufruf von Hilfe durch das jeweilige EIU nach den eigenen Regelungen. Die Notfallmeldegrenze bildet die Staatsgrenze.

Abschnitt 52.2 – Notausschaltung der Oberleitung

Ist eine Notausschaltung der Oberleitung auf der Grenzstrecke aus welchem Grund auch immer erforderlich, wird ein Befehl zur Notausschaltung an CSS Dijon, an die Zes Karlsruhe oder an den Fdl Neuenburg übermittelt.

Derjenige, der den Befehl erhält, führt unverzüglich die Notausschaltung auf seinem Abschnitt durch und leitet den Befehl auf dem schnellsten und direktesten Weg, der ihm zur Verfügung steht, an seine Gegenüber weiter. Die Weiterleitung des Befehls zur Notausschaltung erfolgt mit folgender Meldung:

Coupure d`urgence Neuenburg – Bantzenheim.

Notausschaltung Neuenburg – Bantzenheim.

Die Durchführung der Notausschaltung der Oberleitung wird so schnell wie möglich mit folgender Meldung bestätigt:

Coupure d`urgence Neuenbourg – Bantzenheim réalisée

Notausschaltung Neuenburg – Bantzenheim durchgeführt.

Wenn die Gründe für die Notausschaltung der Oberleitung weggefallen sind, wird die Erlaubnis zur Wiedereinschaltung mit folgender Meldung gegeben:

Coupure d`urgence Neuenbourg – Bantzenheim levée

Notausschaltung Neuenburg – Bantzenheim aufgehoben

Abschnitt 53 – Hilfeleistung

Abschnitt 53.1 – Grundsatz

1.1 Hilfe wird vom Tf über Fernsprecher, Zugfunk oder andere geeignete Mittel angefordert. Der Tf darf nun ohne die Zustimmung des Fdl Neuenburg oder Bantzenheim nicht mehr weiterfahren oder den Zug schieben lassen.
Zugteile dürfen nicht auf der freien Strecke Neuenburg Bantzenheim zurückgelassen werden.

1.2 Die Fdl vereinbaren nach Eingang der Anforderung einer Hilfeleistung eine Gleissperrung gem. Abschnitt 58, die erst nach Beendigung der Hilfeleistung aufgehoben wird.

1.3 Die Fdl und der Tf informieren sich gegenseitig und stimmen die erforderlichen Maßnahmen zur Hilfeleistung mit der BZ Karlsruhe und dem COGC Alsace ab, unabhängig davon, ob die Hilfe in Deutschland oder in Frankreich benötigt wird.

1.4 Die Hilfeleistung wird je nach Erfordernis erbracht von:
- dem Zug, der die Grenzstrecke in der gleichen Fahrtrichtung als nächstes befährt,
- einem Hilfs-Tfz oder
- einem Hilfszug.

Solche Fahrten werden mit dem Begriff „Sperrfahrt“ bezeichnet.

Abschnitt 53.2 – Zuführung einer Hilfeleistung vom rückgelegenen Bahnhof

Abschnitt 53.2.1 – Rückkehr der Sperrfahrt mit dem liegengebliebenen Zug zum rückgelegenen Bahnhof

Eine Fahrt zur Hilfeleistung ist vom Fdl des rückgelegenen Bahnhofs mit dem folgenden Wortlaut abzumelden:

Expédition de la Sperrfahrt n° … de la gare en arrière de …

Sperrfahrt … (Nummer) wird vom rückgelegenen Bahnhof ... abgelassen

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs lässt die Sperrfahrt ab:

- **ab Neuenburg**: Die Sperrfahrt erhält Befehle 1, 6 Grund Nr. 12 und Befehl 95.95
- **ab Bantzenheim**: mit Befehl 95.95.

Befehl 95.95 ist mit folgendem Wortlaut zu erteilen:

Fahren Sie bis km… zum liegengebliebenen Zug. *Holen Sie vor der Rückfahrt die Zustimmung beim Fdl ein.*

Die Zustimmung zum Zurücksetzen wird vom Fdl des rückgelegenen Bahnhofs durch Befehl 95.95 mit folgendem Wortlaut erteilt:

Fahren Sie mit dem liegengebliebenen Zug zurück bis zum Einfahrsignal ... des Bahnhofs ... und melden Sie sich anschließend beim Fdl.

Die Einfahrt in den rückgelegenen Bahnhof erfolgt nach den Regelungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.
Anschließend verständigt der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs den Nachbar-Fdl mit folgendem Wortlaut:

Sperrfahrt n° **…** revenue en entier avec train en détresse n°**…** à **…**

„Sperrfahrt … (Nummer) mit liegengebliebenem Zug … (Nummer) ist vollständig in den Bahnhof ... zurückgekehrt“

Abschnitt 53.2.2 – Schieben des liegengebliebenen Zuges

Eine Fahrt zur Hilfeleistung ist vom Fdl des rückgelegenen Bahnhofs mit dem folgenden Wortlaut abzumelden:

Expédition de la Sperrfahrt n° … de la gare de …

Sperrfahrt … (Nummer) wird vom rückgelegenen Bahnhof ... abgelassen

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs lässt die Sperrfahrt ab:

- **ab Neuenburg**: Die Sperrfahrt erhält Befehle 1, 6 Grund Nr. 12 und Befehl 95.95
- **ab Bantzenheim**: mit Befehl 95.95.

Befehl 95.95 ist mit folgendem Wortlaut zu erteilen:

Fahren Sie bis km… zum liegengebliebenen Zug. *Holen Sie vor der Weiterfahrt die Zustimmung beim Fdl … ein.*

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erteilt Befehl 95.95 mit folgendem Wortlaut:

Schieben Sie den liegengebliebenen Zug bis zum Einfahrsignal ... des Bahnhofs ... und melden Sie sich anschließend beim Fdl….

Die Einfahrt in den vorausgelegenen Bahnhof erfolgt nach den Regelungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.

Nach Ankunft der Sperrfahrt mit dem liegengebliebenen Zug verständigt der Fdl den Fdl des rückgelegenen Bahnhofs mit dem Wortlaut:

Sperrfahrt n° ..., avec train en détresse n°…, parvenue complet en gare de …

Sperrfahrt … (Nummer) mit liegengebliebenem Zug … (Nummer) ist vollständig im Bahnhof ... angekommen.

Abschnitt 53.3 – *Zuführen der Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof*

Eine Fahrt zur Hilfeleistung ist vom Fdl des vorausgelegenen Bahnhofs mit dem folgenden Wortlaut abzumelden:

Expédition de la Sperrfahrt n° … de la gare de …

Sperrfahrt … (Nummer) wird vom vorausgelegenen Bahnhof ... abgelassen

Der Fdl des vorausgelegenen Bahnhofs erteilt der Sperrfahrt:

- **ab Neuenburg**: Befehle 1, 6 „Fahren auf Sicht“ Grund Nr. 12 und Befehl 95.95
- **ab Bantzenheim**: Befehl 95.95.

Befehl 95.95 ist mit folgendem Wortlaut zu erteilen:

Holen Sie den in km … liegengebliebenen Zug bis zum Einfahrsignal ... des Bahnhofs ... zurück und melden Sie sich anschließend beim Fdl.

Die Einfahrt in den vorausgelegenen Bahnhof erfolgt nach den Regelungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.
Nach Ankunft der Sperrfahrt mit dem liegengebliebenen Zug verständigt der Fdl den Fdl des vorausgelegenen Bahnhofs mit dem Wortlaut:

Sperrfahrt n° ..., parvenue en entier avec train en détresse n°… en gare de …

Sperrfahrt (Nummer) mit vollständig mit liegengebliebenem Zug (Nummer) ist im Bahnhof … angekommen

Abschnitt 54 - Zurücksetzen eines Zuges

Soll ein Zug zurücksetzen, ist die Zustimmung des Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erforderlich.
Der Fdl muss für alle technisch gesicherten Bahnübergänge dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 übermitteln.

Die Zustimmung zum Zurücksetzen wird vom Fdl des rückgelegenen Bahnhofs durch zweisprachigen Befehl 95.95 erteilt mit folgendem Wortlaut:

Fahren Sie zurück bis zum Einfahrsignal ...des Bahnhofs ... und melden Sie sich anschließend beim Fdl.

Die Einfahrt in den rückgelegenen Bahnhof erfolgt nach den Regelungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs informiert nach der Rückkehr des Zuges den Nachbar-Fdl mit dem folgenden Wortlaut:

Train n° … en détresse revenu en entier à ...

Zug Nummer. ... vollständig nach ... zurückgekehrt.

Abschnitt 55 – Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz

Bei gestörter Sicherheitseinrichtung auf dem Tfz oder gestörter Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung verständigt das jeweilige EVU, das die Grenzstrecke befährt, so bald wie möglich die Leitstelle, dessen Netz es befährt (COGC Alsace oder BZ Karlsruhe). Wenn die Leitstelle davon Kenntnis erhält, verständigt es die Leitstelle des benachbarten EIU. Jedes EIU trifft die für das jeweilige Netz vorgesehenen Maßnahmen.

Abschnitt 56 – Durchführung der Zugmeldungen

Abschnitt 56.1 – Grundsätze

1) Die Zugmeldungen werden zwischen dem Fdl Bantzenheim und dem Fdl Neuenburg gegeben.

2) Alle Züge müssen angeboten und angenommen werden. Ein Zug darf erst abfahren, wenn er vom Nachbar-Fdl angenommen worden ist.

Ein Zug darf angeboten und angenommen werden:

- bis zu 5 Minuten vor der voraussichtlichen Abfahrtszeit und
- nach Ankunft des letzten Zuges im Bahnhof.

Die Züge mit außergewöhnlichen Transporten müssen angeboten und angenommen werden gemäß Abschnitt 64 der Grenzbetriebsvereinbarung.

Abschnitt 56.2 – Anbieten, Annehmen und Abmelden eines Zuges

Das Anbieten erfolgt mit folgendem Wortlaut:

Annonce du train: Acceptez-vous train no° … ?

„Zugmeldung: Wird Zug Nr. … angenommen?“

Die Annahme lautet wie folgt:

„Train no°…, accepté“

„Zug Nummer … wird angenommen“

Wird der Zug nicht in der vorgesehenen Form angeboten oder steht der Fahrt ein Hindernis entgegen, ist die Annahme zu verweigern mit den Worten:

„Non, attendez.“

„Nein, warten.“
Der Hinderungsgrund ist anzugeben.

Ist das Hindernis weggefallen, ist der Zug anzunehmen mit den Worten:

„Maintenant train no° …accepté“

„Jetzt wird Zug Nummer … angenommen.“

Die Züge müssen nach der Annahme abgemeldet werden mit den Worten:

„Train no° … depart prévu … à …(h/m).“

„Zugmeldung: Zug Nummer … voraussichtlich ab … (Uhrzeit)“

Die Abmeldung ist durch den Nachbarfahrdienstleiter zu wiederholen.

Wenn der Zug zunächst nicht abfährt und deshalb die Zugmeldung zurückgenommen werden muss, ist folgender Wortlaut zu verwenden:

„Correction de l‘annonce: l’annonce du train no° … est annulée.“

„Berichtigte Zugmeldung, Abmeldung für Zug … (Nummer) wird zurückgenommen".

Abschnitt 57 – Abweichen vom Fahrplan

1) Die Reihenfolge der Züge kann geändert werden, wenn dies zwischen den Fdl Neuenburg und Bantzenheim vereinbart wurde.

2) Vorplanfahren: Züge, die keine Reisenden befördern, dürfen vor Plan fahren, wenn dies zwischen den Fdl vereinbart wurde.

3) Zugverspätungen: Zugverspätungen ab 5 Minuten sind mit folgendem Wortlaut mitzuteilen: „Train n° … aura environ … minutes de retard au dèpart de …“

4) Ausfall von Zügen: BZ Karlsruhe und COGB Alsace teilen sich den Ausfall von Zügen so früh wie möglich mit. COGC Alsace verständigt den Fdl Bantzenheim, die BZ Karlsruhe den Fdl Neuenburg. Die Fdl informieren sich gegenseitig so früh wie möglich über den Ausfall von Zügen mit dem Wortlaut:
„Train n° … supprimé.“
„Zug (Nummer) … fällt aus.“

Abschnitt 58 – Gleissperrungen auf der Grenzstrecke

Abschnitt 58.1 – Grundsätze

Auf dem französischen Abschnitt der Grenzstrecke darf es nur eine einzige Gleissperrung geben, um Baumaßnahmen auszuführen.
Wenn Mehrfachgleissperrungen erforderlich sind, muss von den mit der Instandhaltung beauftragten Stellen eine vorübergehende Vereinbarung erstellt werden.

Es wird zwischen geplanten und unvorhergesehenen Gleissperrungen unterschieden.

- **Geplante Gleissperrungen** werden bei Bauarbeiten angewendet, die eine Unterbrechung des Verkehrs notwendig machen.

- **Unvorhergesehene Gleissperrungen** werden durchgeführt im Falle
  - eines Hindernisses bzw. einer unbefahrbaren Stelle im Gleis
  - bei Hilfeleistung für einen liegengebliebenen Zug
  - bei Rangierfahrten über das Signal Ra10/C484

Zuständiger Fdl für unvorhergesehene Gleissperrungen
Zuständig für das Sperren des Gleises ist derjenige Fdl, der als erster von dem Anlass erfährt bzw. bei dem die Notwendigkeit für die Gleissperrung auftritt.

Sperrabschnitt:
Das Gleis wird vom Einfahrsignal F im Bf Neuenburg (DB) bis zum Einfahrsignal C 484 (SNCF) in Bantzenheim gesperrt.

Die erforderlichen Maßnahmen, die für diesen Abschnitt anzuwenden sind, müssen auch für den Abschnitt vom Ra 10 bis Einfahrsignal F angewendet werden.

Sicherungsmaßnahmen
Vor und während der Gleissperrung sind die nach den Vorschriften des jeweiligen Infrastrukturbetreibers erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zu treffen.

Abschnitt 58.2 – Vereinbarung der Gleissperrung

Vereinbarung der Gleissperrung

Der Abschnitt kann erst gesperrt werden, wenn die beiden Fdl festgestellt haben, dass der zuletzt gefahrene Zug den Abschnitt vollständig geräumt hat.

Für die Vereinbarung einer Gleissperrung ist folgender Wortlaut anzuwenden:

Voie entre … et … peut-elle être fermeé?

„Darf das Gleis von … nach … gesperrt werden?“

Der Fdl des Nachbarbahnhofs prüft, ob der zuletzt gefahrene Zug den Abschnitt vollständig geräumt hat, trifft die erforderlichen Maßnahmen und gibt anschließend seine Zustimmung mit den folgenden Worten:

La voie peut être fermeé entre … et …

„Das Gleis darf von … nach … gesperrt werden.“

Die Gleissperrung wird mit folgendem Wortlaut anschließend ausgesprochen:

Voie entre … et …. fermeé.

„Gleis von ... nach ... gesperrt“

Im Fall einer unvorhergesehenen Gleissperrung kann diese **sofort** ausgesprochen werden ohne die Anfrage und Zustimmung. Die Fdl weisen die Sperrung in der dafür vorgesehenen Unterlage nach.

Abschnitt 58.3 – Aufheben der Gleissperrung

Vor der Aufhebung der Gleissperrung muss die Zustimmung des Nachbar-Fdl vorliegen:

La fermeture de la voie entre … et … peut êre levée.

„Sperrung des Gleises von … nach … kann aufgehoben werden.“

Die Sperrung des Gleises wird durch den zuständigen Fdl aufgehoben, wenn der Anlass bzw. alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind.
Nach der Durchführung von Baumaßnahmen müssen die Fdl die gemäß den jeweiligen nationalen Regelungen erforderlichen Bestätigungen über Freisein und Befahrbarkeit des Gleises erhalten.
Vor jeder Aufhebung einer Gleissperrung muss er von dem Nachbar-Fdl die mündliche Bestätigung erhalten, dass nichts dagegenspricht.

Die Meldung über die Aufhebung der Gleissperrung erfolgt mit folgendem Wortlaut:

Fermeture de voie entre … et … levée.

„Sperrung des Gleises von … nach … aufgehoben.“

Abschnitt 59 – Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke

Abschnitt 59.1 völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl

Sind alle Kommunikationseinrichtungen gestört, muss der Zugverkehr zwischen Neuenburg und Bantzenheim für die Dauer der Störung eingestellt werden.

Abschnitt 59.2 Störung der Oberleitung auf der Grenzstrecke

1) Die Störungsbeseitigung erfolgt gem. Kapitel VIII. durch die jeweilige Bahn nur auf dem eigenen Oberleitungsabschnitt.

2) Kann bei einer Oberleitungsstörung nicht eindeutig festgestellt werden, ob die Störung auf dem französischen oder deutschen Oberleitungsabschnitt liegt, verständigt der

- Fdl Bantzenheim den CSS (Zes) Dijon, der seinen Oberleitungsdienst verständigt
- Fdl Neuenburg die Zes Karlsruhe und die zuständige Stelle bei DB InfraGO.

Der zuerst an der Störungsstelle eintreffende Oberleitungsdienst stellt die genaue Lage der Störung fest und wartet die Ankunft des Oberleitungsdienstes der Nachbarbahn ab, um ihn über die Lage und Art der Störung zu informieren.

Abschnitt 59.3 Störung der Sicherungstechnik auf der Grenzstrecke

1. Mögliche Störungen:

- Störungen und Arbeiten am Streckenblock zwischen Neuenburg und Bantzenheim, die Rückmelden erfordern
- Haltstellung eines Einfahrsignals im Bahnhof Bantzenheim und Neuenburg ist nicht möglich (siehe 59.4)

Rückmelden wird erforderlich:

- ein Zug am Halt zeigenden oder gestörten Ausfahrsignal des Bahnhof Bantzenheim oder Neuenburg vorbeifahren soll,
- wenn Blockeinrichtungen vom Fdl Neuenburg in Grundstellung (Bedienung AzGrT) gebracht werden sollen,
- bekannt wird, dass ein Blockabschnitt nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist,
- die Fachkraft das Rückmelden aufgrund von Arbeiten vorgeschrieben hat,
- ein Zug am Halt zeigenden Hauptsignal des Bahnhof Bantzenheim oder Neuenburg unzulässig vorbeigefahren ist.

Der Fdl Bantzenheim meldet alle Störungen am Streckenblock sofort dem Fdl Neuenburg, der Rückmelden einführt.

Einführen Rückmelden:

In den oben genannten Fällen ist durch den Fdl Neuenburg Rückmelden einzuführen. Rückmelden darf erst eingeführt werden, wenn festgestellt wurde, dass der letzte Zug die Grenzstrecke geräumt hat.

Rückmelden ist mit folgendem Wortlaut einzuführen:

Verification de la libération du canton entre Neuenburg et Bantzenheim nécessaire à partir de … h … m suite à (motif)

„Rückmelden zwischen Neuenburg - Bantzenheim erforderlich ab ... Uhr wegen ... (Angabe des Grundes).“

Die Rückmeldung des letzten vorausgefahrenen Zuges ist einzuholen, wenn vor einem abzulassenden Zug kein Zug der Gegenrichtung eingetroffen ist.

Wenn die Rückmeldung des letzten vorausgefahrenen Zuges nicht durchgeführt werden kann (z. B. keine Zugschlussfeststellung mehr möglich), ist der nächste Zug mit Befehl Nr. 6 zu beauftragen, den Streckenabschnitt zwischen Bantzenheim - Neuenburg auf Sicht zu befahren.

Ein Zug darf erst zurückgemeldet werden, wenn er auf dem eigenen Bahnhof vollständig angekommen ist und die gemäß den jeweiligen Regelungen vorgesehenen Voraussetzungen erfüllt sind. Die Rückmeldung wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

Train n° … à … (nom de la gare d’arrivée)

„Zug .... (Nummer) in .... (Name des Ankunftsbahnhofs)“

Die Rückmeldung ist vom Nachbarfahrdienstleiter zu wiederholen und in der dafür vorgesehenen Unterlage nachzuweisen.

Die Bedienung der Signale erfolgt nach den Regeln des jeweiligen EIU. Sind schriftliche Befehle erforderlich, siehe Abschnitt 51.2.

Aufheben Rückmelden:

Der Fdl Neuenburg hebt Rückmelden auf, wenn

a. er die Meldung über die Beseitigung der Störung oder die Beendigung der Arbeiten erhält und hierüber den Fdl Bantzenheim verständigt

b. danach muss der Streckenabschnitt von je einem Zug (Kontrollzug) in beiden Fahrtrichtungen befahren worden sein.

Die Fahrt des Kontrollzuges in den Streckenabschnitt muss durch Fahrtstellung des Ausfahrsignals zugelassen worden sein.
Der Kontrollzug muss den Streckenabschnitt bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

Das Rückmelden wird mit folgendem Wortlaut aufgehoben:

La procedure de vérification de la ibération du canton entre Neuenburg et Bantzenheim levée à … heure … minute.

„Rückmelden zwischen Neuenburg - Bantzenheim aufgehoben, ab ... Uhr.“

Das Einführen und Aufheben des Rückmeldens ist in den fahrdienstlichen Unterlagen und nach den Regeln der jeweiligen Bahn einzutragen.

Abschnitt 59.4 Haltstellung des Einfahrsignals nicht möglich

Ist die Haltstellung eines Einfahrsignals nicht möglich ist Rückmelden nach Abschnitt 59.3 einzuführen. Alle Züge erhalten einen schriftlichen Befehl Nr. 95.95, am Einfahrsignal zu halten und die Weisung des Fahrdienstleiters einzuholen.

Der Fdl teilt dem Nachbar-Fdl dies mit folgendem Wortlaut mit.

Remettez à partir du train n° …, aux conducteurs un ordre ècrit n°95 de s’arrêter avant le signal d’entrée … de la gare de … et de se mettre en communication avec l’AC.

„Ab Zug (Nummer) ... übermitteln Sie dem Triebfahrzeugführer Befehl Nr. 95 mit folgendem Inhalt: Halten Sie vor dem Einfahrtsignal ... des Bahnhofes … und melden Sie sich beim Fahrdienstleiter.“

Nach Beseitigung der Störung ist das Rückmelden aufzuheben und der Nachbar-Fdl ist mit folgendem Wortlaut darüber zu unterrichten, dass Befehl 95.95 nicht mehr erforderlich ist:

Cessez de remettre l’ordre ècrit n° 95.95.

„Schriftlicher Befehl 95.95 nicht mehr erforderlich.“

Für das Aufheben des Rückmeldens gilt Abschnitt 59.3

Kann bei einer Blockstörung auf dem Streckenabschnitt nicht eindeutig festgestellt werden, ob die Störung auf der französischen oder deutschen Seite liegt, verständigt der Fdl Neuenburg die Entstörung veranlassende zuständige Stelle (EVZS).

Abschnitt 59.5 - Störung an den Bahnübergängen 5 km 14,970 und/oder 7 km 15,526

1. **Folgende Störungsarten können auftreten:**

a. **Bahnübergang Nummer … Schranke lässt sich nicht schließen**

b. **Bahnübergang Nummer … Schrankenbaum gebrochen und/oder Lichtzeichenanlage defekt**

c. **Bahnübergang Nummer … Schranke lässt sich nicht öffnen**

d. **Bahnübergang Nummer … Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage in Ordnung**

2. **Maßnahmen der Fahrdienstleiter**

Werden Störungen an den Bahnübergängen bekannt, müssen diese dem Nachbar-Fdl umgehend mitgeteilt werden.
Ein Zug in Richtung Bantzenheim oder Neuenburg darf erst abgelassen werden, wenn der Fdl Bantzenheim die Störungsart (siehe 1.) zuerst festgestellt hat und dann dem Fdl Neuenburg mitgeteilt hat.

Der Fdl Bantzenheim teilt dem Fdl Neuenburg die Störungsart mit folgendem Wortlaut mit:

PN n° …, nature du dérangement : …
„Bahnübergang Nr. … , Störungsart …“

Wenn beiden Fdl die Störungsart bekannt ist, dürfen die Fdl folgende Maßnahmen treffen:

Störungsart	Maßnahme
a. Bahnübergang Nr. … Schranke lässt sich nicht schließen	Züge sind an- und zurückzuhalten
b. Bahnübergang Nr. … Schrankenbaum gebrochen und/oder Lichtzeichenanlage defekt	Züge sind an- und zurückzuhalten
c. Bahnübergang Nr. … Schranke lässt sich nicht öffnen	Züge erhalten für die Dauer der Störung zweisprachigen Befehl 5, Grund 19 und Befehl 95.20, mit der Weisung, den Bahnübergang Nr. … in km … mit höchstens 20 km/h zu befahren.
d. Bahnübergang Nr. … Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage in Ordnung	Züge erhalten für die Dauer der Störung zweisprachigen Befehl 5, Grund 19 und Befehl 95.20, mit der Weisung, den Bahnübergang Nr. … in km … mit höchstens 20 km/h zu befahren.

3. Meldung der anderweitigen Sicherung der Bahnübergänge

Der Fdl Bantzenheim teilt dem Fdl Neuenburg mit folgendem Wortlaut die anderweitige Sicherung der Bahnübergänge mit:

Wenn Posten im Einsatz und keine Einschränkungen erforderlich:

Le PN n° … peutêtre franchi sans restriction.
„Bahnübergang Nummer … darf ohne Befehl befahren werden“

oder

Le PN n° … peut être franchi à la vitesse de 20 km/h.
„Bahnübergang Nummer … darf mit 20 km/h befahren werden.“

Die Fdl wenden die vom Posten (techn. Fachdienste SNCF) vorgeschriebenen Maßnahmen an. Wenn der Bahnübergang mit 20 km/h befahren werden darf, wenden die Fdl (weiterhin) die unter den Störungsarten c und d vorgeschriebene Maßnahme an.

Wenn Posten im Einsatz und Einschränkung der Geschwindigkeit erforderlich:

Es wird, wie in Punkt 2 c oder d unter „Maßnahme“ beschrieben weiter verfahren.

Wenn die Geschwindigkeitseinschränkung niedriger als 20 km/h sein muss, darf keine Zugfahrt stattfinden.

4. Wiederaufnahme des Regelverkehrs

Der Fdl Bantzenheim teilt dem Fdl Neuenburg nach Behebung der Störung die Wiederaufnahme des Regelbetriebes mit.

PN n° … fonctionnement normal.
„Bahnübergang Nummer … in Ordnung“

Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporte (aT)

Abschnitt 61 – Grundsätze

Wenn ein EVU einen außergewöhnlichen Transport im internationalen Verkehr über die Grenzstrecke Neuenburg – Bantzenheim durchführen will, muss es folgende Dokumente erhalten:

- ein **ATE**, herausgegeben vom BTE von SNCF Réseau, das die Bedingungen für das Verkehren auf dem französischen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält,
- eine **Bza**, herausgegeben vom (TaT) der DB InfraGO, Region Südwest, die die Bedingungen für das Verkehren auf dem deutschen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält.

Ein aT, der auf der Grenzstrecke verkehrt, darf erst mit einem Zug befördert werden, wenn für ihn vorliegen:

- von Seiten von DB InfraGO eine "*Beförderungsanordnung*" (Bef-Ano) für die Züge des Netzfahrplans oder eine *Fahrplananordnung (Fplo*) für die Züge des Gelegenheitsfahrplans

  und

- von Seiten von SNCF Réseau eine "*Autorisation d'Incorporation d'un Transport Exceptionnel*" (Einstellungsgenehmigung für einen außergewöhnlichen Transport).

Die Bef-Ano/Fplo der DB InfraGO enthält:

- die Bza-Nr. von DB InfraGO und die ATE-Nr. von SNCF Réseau,
- den Verkehrstag,
- den zu benutzenden Zug,
- die Bedingungen (Einschränkungen) für das Verkehren auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke.

Das Einstellungsgenehmigung von SNCF Réseau wird gegeben:

- für die Fahrtrichtung Frankreich – Deutschland: durch eine Dépêche an die zuständige Stelle des EVU, ggf. über das vorgelagerte COGC,
- für die Fahrtrichtung Deutschland – Frankreich: die auf dem an DB InfraGO (Fpl Karlsruhe) gerichteten speziellen zweisprachigen Vordruck vermerkte Zustimmung des COGC Alsace**.**

Abschnitt 62 – Zweisprachiger Vordruck

Das COGC Alsace und die zuständige Fahrplanabteilung der DB InfraGO, Region Südwest (Fpl) bieten sich außergewöhnliche Transporte gegenseitig an. Zu diesem Zweck sendet je nach Fahrtrichtung COGC Alsace oder Fpl an die andere Abteilung einen speziellen zweisprachigen Vordruck.

Dieser zweisprachige Vordruck enthält

- den Verkehrstag,
- die Nummer des zu benutzenden Zuges,
- die Bza- und ATE-Nr.
- die Einschränkungen auf dem Grenzstreckenabschnitt des ablassenden Netzes.

Es müssen so viele Vordrucke verwendet werden, wie außergewöhnliche Transporte in dem jeweiligen Zug mitgeführt werden.

Nach Prüfung der Anfrage gibt je nach Fahrtrichtung COGC Alsace oder Fpl die Zustimmung durch Rücksendung des um die Einschränkungen auf dem aufnehmenden Netz ergänzten speziellen zweisprachigen Vordrucks.

Abschnitt 63 – Einstellungsgenehmigung für aT

Für die Fahrtrichtung Frankreich – Deutschland darf der außergewöhnliche Transport erst mit dem vorgesehenen Zug befördert werden, wenn eine Einstellungsgenehmigung vom COGC Alsace vorliegt.

Für die Fahrtrichtung Deutschland – Frankreich wird dem EVU keine besondere Einstellungsgenehmigung übermittelt. Die Einstellungsgenehmigung wird vom COGC Alsace an Fpl Karlsruhe in Form der Zustimmung auf dem speziellen zweisprachigen Vordruck erteilt.

Das COGC Alsace verständigt mittels „*Dépêche“* den Fdl Bantzenheim und teilt ihm den Verkehrstag, den betreffenden Zug, die ATE- und Bza-Nr. sowie die Einschränkungen für die gesamte Grenzstrecke mit. Parallel dazu informiert Fpl den Fdl Neuenburg durch Übermittlung der Bef-Ano oder Fplo, die den Verkehrstag, den betreffenden Zug, die ATE- und Bza-Nr. sowie die Einschränkungen für die gesamte Grenzstrecke enthält.

Abschnitt 64 – Anbieten und Annehmen von aT

Bevor ein Fdl einen Zug mit einem/mehreren außergewöhnlichen Transport/en in Richtung Nachbarland abfahren lässt, ist der Zug unter Nennung der Zugnummer, der ATE- und Bza-Nummer(n) und des Zusatzes „mit Einschränkung“ oder „ohne Einschränkung“ gemäß der Regelungen in Abschnitt 56 anzubieten. Dabei ist folgender besonderer Wortlaut zu verwenden:

„Annonce du train avec transport(s) Exceptionel(s) ATE n° … / Bza n° … avec restrictions … /sans restriction. Acceptez-vous train n° … ?"

„Zugmeldung für Zug (Nummer) … mit außergewöhnlichem Transport/außergewöhnlichen Transporten, ATE-Nr, Bza-Nr …, mit/ohne Einschränkung. Wird Zug (Nummer) … angenommen?“

Wenn der Zug mehrere außergewöhnliche Transporte führt, für die mehrere ATE/Bza vorliegen, sind in der Zugmeldung sämtliche ATE- und Bza-Nummern zu nennen.

Der benachbarte Fdl prüft, ob die ATE- und Bza-Nummer(n) mit den ihm vorliegenden Informationen übereinstimmen. Wenn bei ihm die jeweils notwendigen Voraussetzungen für die Durchführung des/der außergewöhnliche/n Transports/-en gegeben sind, nimmt er den Zug mit folgendem Wortlaut an:

Train n° … avec Transport(s) Exceptionel(s), accepté.

„Zug (Nummer) … mit außergewöhnlichem Transport/außergewöhnlichen Transporten wird angenommen“

Wird der Zug nicht in der vorgesehenen Form angeboten oder steht der Fahrt ein Hindernis entgegen, ist die Annahme zu verweigern mit den Worten:

Non, attendez.

„Nein warten“.

Der Hinderungsgrund ist anzugeben. Ist das Hindernis weggefallen, ist der Zug anzunehmen mit den Worten:

Maintenant train n° … avec Transport(s) Exceptionel(s), accepté.

„Jetzt Zug (Nummer) … mit außergewöhnlichem Transport/außergewöhnlichen Transporten ja“

Kapitel VII. Rangieren

Abschnitt 71 – Rangieren über Signal Ra10 in Neuenburg

Rangierfahrten über das Signal Ra 10 in Neuenburg müssen zwischen den Fdl Neuenburg und Bantzenheim vereinbart werden und es ist eine Gleissperrung gem. Abschnitt 58 der Grenzbetriebsvereinbarung durchzuführen.

Rangierfahrten in Bantzenheim in den Bereich der Grenzstrecke sind nicht zugelassen.

Sofern die Rangierfahrt elektrisch betrieben ist, hat der Tf zu prüfen, dass das Triebfahrzeug für beide Stromsysteme ausgerüstet ist, wenn die Schutzstrecke befahren werden soll.

Der Fdl Neuenburg vereinbart mit dem Triebfahrzeugführer, dass die Rückkehr der Rangierfahrt mit allen Fahrzeugen mit dem folgenden Wortlaut mitzuteilen ist:

„Rangierfahrt mit allen Fahrzeugen im Bahnhof Neuenburg angekommen“

Kapitel VIII. Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen und Arbeiten an diesen Anlagen

Abschnitt 81 – Grundsatz

1. Jeder Infrastrukturbetreiber sorgt für die Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen, die seinen jeweiligen technischen Spezifikationen entsprechen, unabhängig davon, ob sich diese auf deutschem oder französischem Gebiet befinden.

2. Planbare Arbeiten an Einrichtungen auf dem anderen Staatsgebiet müssen zwischen den betroffenen technischen Fachdiensten der beiden Infrastrukturbetreiber DB InfraGO und SNCF RÉSEAU vereinbart werden. Der Infrastrukturbetreiber, auf dessen Gebiet sich die Einrichtung befindet, stellt dem Infrastrukturbetreiber, der die Arbeiten durchführt, eine technische Fachkraft zur Verfügung.
Die zuständigen technischen Fachdienste geben ein gemeinsames zweisprachiges Dokument (Anlage 6) heraus, in dem die bei der Durchführung der Arbeiten zu beachtenden Bedingungen beschrieben sind.
Für ständig wiederkehrende Wartungsarbeiten, für die die anzuwendenden Regelungen den technischen Fachdiensten der beiden Infrastrukturbetreiber bekannt sind, ist ein solches Dokument nicht erforderlich.

3. Für alle planbaren Arbeiten, die Auswirkungen auf den Zugverkehr haben oder für die eine Gleissperrung erforderlich ist, müssen die schriftlichen Anweisungen spätestens 4 Wochen vor Beginn der Arbeiten zwischen der Region Südwest der DB InfraGO und dem COGC Alsace gegenseitig
abgestimmt werden. Sie legen hierbei den Inhalt der Arbeiten, die Auswirkungen auf den Betriebsablauf, den Ausführungszeitraum und die zu treffenden Maßnahmen fest.

4. Geplante Arbeiten sind von der begleitenden technischen Fachkraft des örtlich zuständigen Infrastrukturbetreibers mit dem Fdl, auf dessen Gebiet die Arbeiten durchgeführt werden sollen, zu vereinbaren.
Vor der Zustimmung stimmt sich dieser Fdl mit dem Nachbar-Fdl ab.
Er ergreift anschließend die zur Durchführung der Arbeiten erforderlichen Maßnahmen (z. B. Gleissperrung).

5. Bei Arbeiten zur Entstörung von festen Anlagen auf dem anderen Staatsgebiet, die ohne Verständigung der technischen Fachdienste untereinander stattfinden, ist eine Gleissperrung erforderlich.

6. Planbare Arbeiten während der unterbrochenen Arbeitszeit/Betriebsruhe dürfen nach den unter Abschnitt 58 genannten Bedingungen durchgeführt werden. Zusätzlich gelten die jeweilig gültigen Regeln der Infrastrukturbetreiber.

Abschnitt 82 – Zuständigkeitsbereiche der technischen Fachdienste beider Infrastrukturbetreiber

1. Rheinbrücke: Bauwerk mit dazugehörigen Gleisanlagen

Die Unterhaltung der Rheinbrücke (Oberbauten, Widerlager und Pfeiler) ist besonders geregelt gemäß dem „*Accord relatif aux ponts fixes et bacs sur le Rhin à la frontière franco-allemande“* vom 30. Januar 1953.
SNCF RÉSEAU unterhält die auf der deutschen Seite der Rheinbrücke liegende Gleisanlage von der Schweißung im Gleis S54 bis zur Schienenauszugsvorrichtung (östliches Widerlager in km 4,480 DB). Zur Kostenregelung siehe derzeit gültigen Vertrag.

2. Signaleinrichtungen

Die DB InfraGO AG unterhält folgende Einrichtungen:

- 2000 Hz Indusi-Prüf-Magnet in km 16,000 (SNCF RESEAU)
- ERMTS Balise in km 16,350 (SNCF RESEAU) und km 16,650 (SNCF RESEAU)
- Vorsig f bei km 17,135 (SNCF RESEAU)
- Signal F in km 4,169 (DB) / km 17,990 (SNCF RESEAU)
- die zugehörigen Schränke, Kabel und Versorgungseinrichtungen
- die Anlagen des selbsttätigen Streckenblocks einschl. Achszähler

SNCF RÉSEAU unterhält folgende Einrichtungen:

- Einfahrtsignal C 484 km 14,680 Gleiskontakt, selbsttätige Knallvorrichtung und KVB Balise 484 und Tafel „G“.
- die KVB PROX 484 Balise km. 14,830
- das Einfahrvorsignal A15.9 km 15,900 (SNCF RESEAU), Gleiskontakt, KVB Balise 15_9
- die Vorsignalisierung „*Baissez panto*“ (Stromabnehmer senken) der beiden Fahrtrichtungen km 16,500 und 18,298 (SNCF RESEAU) / 3,852 (DB).
- die Tafel „CANAL 4“, die Tafel „GSM-R“ (F) und „REV“ in km 16,888 (SNCF RESEAU)
- Beleuchtete Tafel „*Baissez panto*“ („Stromabnehmer senken“) km 17,313 und 17,478 (SNCF RESEAU)
- Beleuchtete Tafel „*Fin de parcours*“ („Ende der Schutzstrecke“) km 17,313 und 17,478 (SNCF RESEAU)
- die Integra Balise Süd (Balise für den Systemwechsel KVB PZB) km 16,550 (SNCF RESEAU)
- die Integra Balise Nord (Balise für den Systemwechsel KVB PZB) km 16,450 (SNCF RESEAU)
- die KVB PK17_1 km 17,125 (SNCF RESEAU)
- die zugehörigen Schränke, Kabel und Versorgungseinrichtungen
- die Bahnübergänge BÜ 5 in km 14,970 (SNCF RESEAU) und BÜ 7 km 15,526 (SNCF RESEAU)
- die Bahnübergangskontakte für „TVP“ in km 14,735 (SNCF RESEAU) und km 14,310 (SNCF RESEAU)
- die Bahnübergangskontakte für BÜ 7 in km
  - 14,898 (SNCF RESEAU)
  - 16,155 (SNCF RESEAU)
- die Bahnübergangskontakte für BÜ 4 in km 15,241 (SNCF RESEAU)
- die Bahnübergangskontakte für BÜ 5 in km 15,597 (SNCF RESEAU)
- die Gleiskreise z499 und z501.

3. Fernmeldeeinrichtungen

Die DB InfraGO unterhält:

- den Fernsprecher am Signal F
- dass bis zum Kabelverteiler in km 4,394 verlegte Fernmeldekabel DB InfraGO – SNCF RÉSEAU
- die Anlagen GSM-R (D) einschließlich Hinweistafel in km 16,793 (SNCF RESEAU).

SNCF RÉSEAU unterhält:

- den Fernsprecher am Einfahrsignal C484 in km 14,680 und das zugehörige Kabel.
- die Alarmtelefone bei km 15,175, 16,075, 16,955 und 17,383 und die zugehörigen Kabel.
- Verteilerschrank in km 16,930 (SNCF RESEAU)
- die Anlagen GSM-R (F).

4. Oberleitung

Die Grenze für die Unterhaltung der Oberleitung liegt am östlichen Streckentrenner (km 4,738 (DB), km 17,442 (SNCF RESEAU) der Schutzstrecke. Dieser Streckentrenner wird durch DB InfraGO unterhalten.

Abschnitt 83 – Sperrfahrten bei Arbeiten

1. Sobald das Gleis gesperrt ist, dürfen in diesem Gleis Fahrten nach den Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers durchgeführt werden.

2. Wenn Fahrten im gemäß Abschnitt 58 gesperrten Gleis verkehren sollen, ist das Ablassen der Fahrten zwischen den Fdl zu vereinbaren und die Rückkehr mit dem folgenden Wortlaut mitzuteilen:

Sperrfahrt n° … a dégagé entier en gare de …

Sperrfahrt (Nummer) … ist vollständig im Bahnhof … angekommen“

Die Fahrten sind in den jeweiligen Unterlagen nachzuweisen.

3. Das Ein- und Aussetzen von Zweiwegfahrzeugen oder Kleinwagen ist auf der Grenzstrecke verboten.

Abschnitt 84 – Arbeiten, die eine Freischaltung der Oberleitung erfordern

1. Bestimmte Arbeiten können nur bei freigeschalteter Oberleitung durchgeführt werden. Die Freischaltung erfolgt gemäß den Regelungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.
2. Bei Arbeiten an Infrastrukturanlagen außerhalb des neutralen Abschnittes wird der andere Infrastrukturbetreiber nicht verständigt, wenn der Zugverkehr nicht beeinträchtigt ist.
3. Bei geplanten Arbeiten, die die Freischaltung der Oberleitung des benachbarten Infrastrukturbetreibers erfordern, ist dieser mindestens 6 Wochen vor Beginn dieser Arbeiten schriftlich (E-Mail, Fax, Brief, …) mit Empfangsbestätigung zu verständigen. Die Empfangsbestätigung ist ebenfalls schriftlich zu geben. Wenn erforderlich kann die Frist verkürzt werden.

a. Arbeiten durch SNCF RÉSEAU

Am Tage des Arbeitsbeginns stellt DB InfraGO einen Schaltantragsteller, der sich zur festgesetzten Zeit bei der Schutzstrecke mit dem Schaltantragsteller der SNCF RÉSEAU trifft. Der Schaltantragsteller der SNCF RÉSEAU füllt zwei Exemplare des zweisprachigen Vordrucks aus (Anlage 6).

Nach Freischaltung der DB-Oberleitung übergibt der Schaltantragsteller der DB InfraGO einen Vordruck mit Unterschrift dem Schaltantragsteller der SNCF RÉSEAU.

Nach Beendigung der Arbeiten gibt der Schaltantragsteller der SNCF RÉSEAU den Vordruck unterschrieben an den Schaltantragsteller der DB InfraGO zurück, der die Bahnerdung aufhebt und die Einschaltung der DB-Oberleitung erlaubt. Der Vordruck verbleibt beim Schaltantragsteller der DB InfraGO.

b. Arbeiten durch DB InfraGO

Am Tage des Arbeitsbeginns stellt SNCF RÉSEAU einen Schaltantragsteller, der sich zur festgesetzten Zeit bei der Schutzstrecke mit dem Schaltantragsteller der DB InfraGO trifft.
Der Schaltantragsteller der DB InfraGO füllt zwei Exemplare des zweisprachigen Vordrucks aus (Anlage 6).

Nach Freischaltung der Oberleitung durch den Schaltantragsteller der SNCF RÉSEAU übergibt dieser einen Vordruck mit Unterschrift dem Schaltantragsteller der DB InfraGO.

Nach Beendigung der Arbeiten gibt der Schaltantragsteller der DB InfraGO den Vordruck unterschrieben an den Schaltantragsteller der SNCF RÉSEAU zurück, der die Bahnerdung aufhebt und die Einschaltung der SNCF RÉSEAU-Oberleitung erlaubt.
Der Vordruck verbleibt beim Schaltantragsteller der SNCF RÉSEAU.

4. Wird auf der Grenzstrecke die Oberleitung

- des französischen Netzes ausgeschaltet, verständigt der Fdl Bantzenheim den Fdl Neuenburg,
- des deutschen Netzes ausgeschaltet, verständigt der Fdl Neuenburg den Fdl Bantzenheim

Caténaire consignée entre Neuenburg (ou Bantzenheim) et la section de séparation.

Oberleitung zwischen Neuenburg (oder Bantzenheim) und Schutzstrecke ausgeschaltet

5. Das Wiedereinschalten der Oberleitung haben sich die Fahrdienstleiter beider Bahnhöfe jeweils zu melden:

Caténaire entre Neuenburg (ou Bantzenheim) et la section de séparation remise sous tension.

Oberleitung zwischen Neuenburg (oder Bantzenheim) und Schutzstrecke wieder eingeschaltet

Abschnitt 85 – Zugfahrten in den Bereich des anderen Infrastrukturbetreibers bei ausgeschalteter Oberleitung

(1) Zugfahrten in den Bereich des anderen Infrastrukturbetreibers bei ausgeschalteter Oberleitung hinter dem neutralen Abschnitt dürfen nur durchgeführt werden, wenn sichergestellt ist, dass keine Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer mitgeführt werden.

Für die Durchführung der Zugfahrten bei ausgeschalteter Oberleitung gelten folgende Bedingungen:

Richtung Bantzenheim – Neuenburg

Soll bei ausgeschalteter Oberleitung ein nicht elektrisch betriebener Zug nach Neuenburg verkehren, hat sich der Fdl Bantzenheim davon zu überzeugen, dass es sich um einen Zug ohne Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer handelt, bevor er die Fahrt in den spannungslosen Abschnitt zulässt.

An den Fdl Neuenburg ist folgende Meldung zu geben:

Train n° … prêt au départ, ce train ne comporte pas de véhicule avec un pantographe levé.
„Abfahrbereiter Zug ... (Nummer) … führt keine Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer“.

Der Fdl Bantzenheim darf den Zug erst abfahren lassen, nachdem diese Meldung, die das Anbieten, Annehmen und Abmelden nicht ersetzt, abgegeben wurde.

Richtung Neuenburg – Bantzenheim

Soll bei ausgeschalteter Oberleitung ein nicht elektrisch betriebener Zug nach Bantzenheim verkehren, hat der Fdl Neuenburg den Zug am Ausfahrsignal anzuhalten, um sich davon zu überzeugen, dass es sich um einen Zug ohne Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer handelt. An den Fdl in Bantzenheim ist folgende Meldung zu geben:

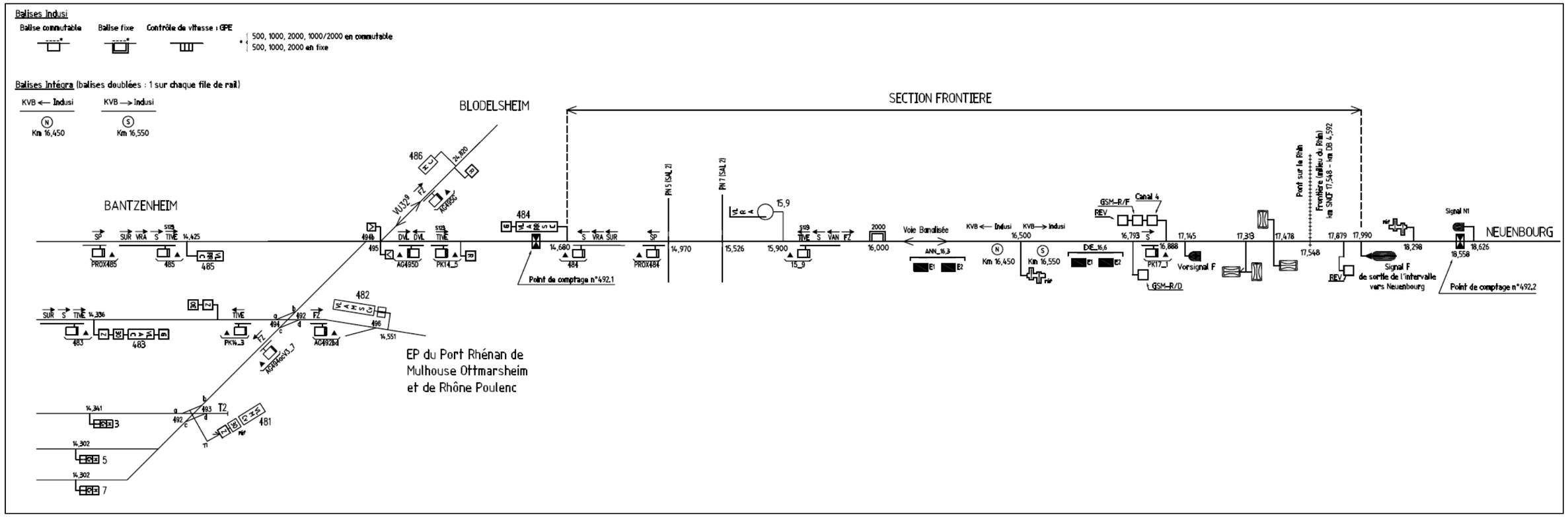
Train n° … prêt au départ, ce train ne comporte pas de véhicule avec un pantographe levé.
„Abfahrbereiter Zug ... (Nummer) … führt keine Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer“.

Der Fdl Neuenburg darf den Zug erst abfahren lassen, nachdem diese Meldung, die das Anbieten, Annehmen und Abmelden nicht ersetzt, abgegeben wurde.

Anlage 1 / Annexe 1 :

Plan der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg / Plan de la section frontière de Bantzenheim à Neuenbourg

Bleibt Frei
Pas d'information sur cette page


Balises Indusi
Balise commutable
Balise fixe
Contrôle de vitesse : GPE
500, 1000, 2000, 1000/2000 en commutable
500, 1000, 2000 en fixe
Balises Intégra (balises doublées : 1 sur chaque file de rail)
KVB ← Indusi
KVB → Indusi
Km 16,450
Km 16,550
BLODELSHEIM
SECTION FRONTIERE
BANTZENHEIM
NEUENBOURG
Point de comptage n°492.1
Point de comptage n°492.2
EP du Port Rhénan de
Mulhouse Ottmarsheim
et de Rhône Poulenc
Voie Banalisée
Vorsignal F
Signal F
de sortie de l'intervalle
vers Neuenbourg
Signal N1
Pont sur le Rhin
Frontière (milieu du Rhin)
km SNCF 17,548 – km DB 4,592
GSM-R/F
GSM-R/D
Canal 4
REV

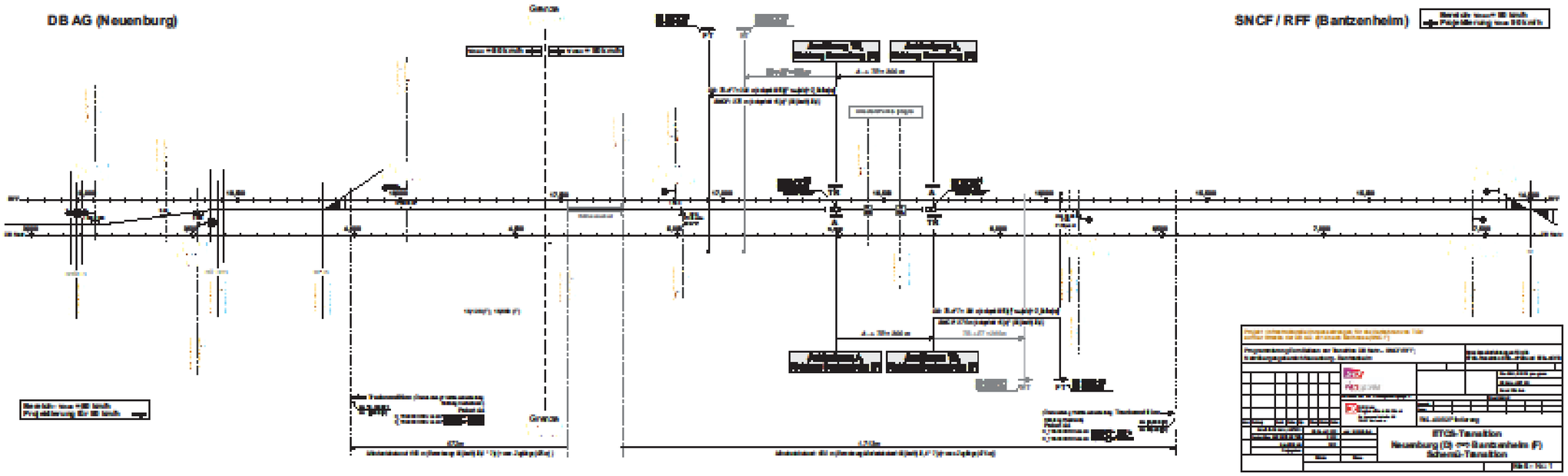
Bleibt Frei
Pas d'information sur cette page

Anlage 2 / Annexe 2 :

Plan der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenbourg mit ETCS-Balisen

Plan de la section frontière Bantzenheim – Neuenbourg avec les balises ETCS

Bleibt Frei
Pas d'information sur cette page


DB AG (Neuenburg)
SNCF / RFF (Bantzenheim)
Grenze
Grenze
ETCS-Tarnation
Neuenburg (D) ↔ Bantzenheim (F)
Schema-Tarnation

Bleibt frei
Pas d'information sur cette page

Anlage 3 a / Annexe 3 a :

Befehl der DB (Deutsch/Französisch)

Befehl DB (Allemand / Français)

Bleibt frei
Pas d'information sur cette page

Befehle 1 - 9

A Zugnummer | C Standort des Zuges

von
E Anzahl der Vordrucke | D Standort des Anweisenden

1 Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal

darf vorbeifahren am EOA/Signal 1.10 — 1.11.1 km / 1.11.2 Signal, Zugmeldestelle

und 1.12.1 km / 1.12.2 Signal, Zugmeldestelle

ist vom Fahren auf Sicht befreit x.25 — und 1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle

Zusätzliche Anweisungen x.95 — x.96 *[Freitext]*

2 Weiterfahren nach TR / Weiterfahren nach Vorbeifahrt

darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrterlaubnis empfangen wurde 2.10 | ist vom Fahren auf Sicht befreit x.25

Zusätzliche Anweisungen x.95 — x.96 *[Freitext]*

3 Verbleiben im Stillstand

Verbleiben im Stillstand 3.10 | "Fahrt beenden" durchführen 3.15 | Vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis löschen 3.20

4 Widerruf eines Befehls

Befehl 4.10 — 4.11 eindeutige Kennung — wird widerrufen

5 Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung

Geschwindigkeitsbeschränkung x.41 — x.42.1 km/h — zwischen/in x.43 Zugmeldestelle — und

x.44 Zugmeldestelle — von x.47.1 km / x.47.2 Signal — bis x.48.1 km / x.48.2 Signal

Zusätzliche Anweisungen x.95 — x.96 *[Freitext]*

6 Fahren auf Sicht

Fahren auf Sicht [und] 6.40 | Geschwindigkeitsbeschränkung x.41 — x.42.1 km/h

zwischen/in x.43 Zugmeldestelle — und x.44 Zugmeldestelle

von x.47.1 km / x.47.2 Signal — bis x.48.1 km / x.48.2 Signal

Strecke aus folgendem Grund prüfen x.90 — x.91 *[Freitext]* — Ergebnis melden an x.92 *[Freitext]*

Zusätzliche Anweisungen x.95 — x.96 *[Freitext]*

7 Starten in SR

darf in SR starten 7.10 | darf vorbeifahren am EOA 7.20 — 7.21 Signal, Zugmeldestelle

ist vom Fahren auf Sicht befreit x.25

8 BÜ sichern

muss halten vor BÜ zwischen/in 8.50 — x.43 Zugmeldestelle — und

x.44 Zugmeldestelle — in 8.51.1 km — und 8.52.1 km — und 8.53.1 km

und 8.54.1 km — und 8.55.1 km — und 8.56.1 km — und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist

9 Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung

Eingeschränkte Fahrstromversorgung 9.40 — zwischen/in x.43 Zugmeldestelle — und

x.44 Zugmeldestelle — von x.47.1 km / x.47.2 Signal — bis x.48.1 km / x.48.2 Signal

Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert — ja [oder] nein — 9.67 / 9.68

Fahren mit gesenktem Stromabnehmer 9.70 | Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter 9.75

V Name Triebfahrzeugführer | B Datum | Y Uhrzeit

W Name Anweisender | Z Eindeutige Kennung

Grund Nr.	Anlass	v in km/h
10	Gleis kann besetzt sein	FaS
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis	FaS
12	Fahrzeuge im Gleis	FaS
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs	FaS
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis	30
15	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	20
16	Kein Durchrutschweg	30
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit	50
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren	40
19	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert	20
20	Spurrillen nicht von Eis und Schnee befreit	30
21	Reisendenübergang nicht gesichert	5
22	Bauarbeiten	)*
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis	FaS
24	Zustand nach Bauarbeiten	)*
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt	FaS
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber La	)*
27	Beschäftigte im gesperrten Gleis	20 FaS
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau	25 FaS

Grund Nr.	Anlass	v in km/h
29	Mängel am Oberbau	)*
30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis)	FaS
31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden etc.)	FaS
32	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel	FaS
33	PZB-Streckeneinrichtung gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung)	50
34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen	50
35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert	5
36	Heißläuferortungsanlage / Festbremsortungsanlage gestört	200
37	Warnung von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich	)*
38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert	FaS
39	Engstelle für Lü-Sendungen	10
40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen	)*
41	Spitzensignal unvollständig	40
42	Windwarnung	80
43	Schwungfahrabschnitt	140

FaS = Auftrag zum Fahren auf Sicht)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

V408.0411V01/408.2411V01

Befehle 21 - 95

A Zugnummer

C Standort des Zuges / Standort der Rangierabteilung

E Anzahl der Vordrucke

von

D Standort des Anweisenden

21 Einfahrt / Weiterfahrt

darf in/auf der (21.10) (21.11 Zugmeldestelle) einfahren [oder] weiterfahren (21.12 / 21.13)

22 Ausfahrt aus dem Bf/Bft

darf aus dem (22.10) (22.11 Bf / 22.12 Bft) ausfahren

23 Fahren auf dem Gegengleis

fährt auf dem Gegengleis von (23.10) (23.11 Zugmeldestelle) bis (23.12 Zugmeldestelle)

24 Zurückkehrende Fahrten

fährt [oder] schiebt nach (24.11 / 24.12) von (24.13 Zugmeldestelle) in Richtung

(24.14 Zugmeldestelle) bis (24.15 km / 24.16 Signal) und kehrt zurück

Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis (24.20)

Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis (24.30)

25 Weiterfahren sowie Ein- und Ausfahren vom Gegengleis

darf vom Gegengleis ab (25.10) (25.11 km) auf der (25.12 Abzw / 25.13 Ust) weiterfahren

darf vom Gegengleis ab (25.20) (25.21 km) auf der (25.22 Abzw / 25.23 Üst) weiterfahren

darf vom Gegengleis ab (25.30) (25.31 km) in den (25.32 Bf / 25.33 Bft) einfahren [und] ausfahren (25.34)

26 Halten auf dem Gegengleis

muss auf dem Gegengleis halten (26.10) vor Signal Ne 1 (26.11) [oder] in Höhe des (26.12) (26.13 Signal)

in (26.14 km) des/der (26.15 Zugmeldestelle)

27 LZB abschalten

muss die LZB von (27.10) (27.11 Zugmeldestelle) bis (27.12 Zugmeldestelle) abschalten

28 Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart

muss ETCS-Level (28.10) (28.11 ETCS-Level) wählen

muss ETCS-Betriebsart (28.20) (28.21 ETCS-Betriebsart) wählen

29 Weiterfahrt signalgeführt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h

darf signalgeführt weiterfahren (29.10)

muss 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren (29.20)

muss bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren (29.30)

30 Aus der LZB entlassen

darf sich aus der LZB entlassen (30.10)

31 Rangieren über Ra 10 oder Einfahrweiche

darf im (31.10) (31.11 Bf / 31.12 Bft) auf Einfahrgleis aus Richtung

(31.13 Zugmeldestelle) über Signal Ra 10 (31.14) [oder] Einfahrweiche (31.15)

(31.16 Nr. Einfahrweiche) hinaus bis (31.17 Uhrzeit) rangieren

32 Anhalten

muss anhalten vor (32.10) (32.11 Stelle vor der anzuhalten ist)

33 gestörte LZB-Bk/ETCS-Bk

muss bis zur gestörten (33.10) (33.11 LZB-Bk / 33.12 ETCS-Bk) mit höchstens der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit fahren und dort auch bei LZB-Fahrt/ETCS-Fahrterlaubnis anhalten

34 VMZ einstellen

muss VMZ (34.10) (34.11 km/h) von (34.12 Zugmeldestelle) bis (34.13 Zugmeldestelle) einstellen

95 Zusätzliche Anweisungen

muss bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeit fahren und niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale beachten (95.10)

muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ/RÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte/RÜ-Mitte erreicht hat (95.20)

muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen (95.30)

muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben (95.40)

PZB in/am (95.50) (95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle) ständig wirksam (95.53) unwirksam (95.54)

muss folgende Anweisungen beachten (95.95)

(95.96 *[Freitext]*)

V Name Triebfahrzeugführer

B Datum

Y Uhrzeit

W Name Anweisender

Z Eindeutige Kennung

Anlage 3 b / Annexe 3 b :

Bleibt frei / réservé

Bleibt frei
Pas d'information sur cette page

Anlage 4 / Annexe 4 :

Bleibt frei

réservé

Anlage 5 / Annexe 5 :

entfällt

Anlage 6 / Annexe 6 :

Zweisprachiger Vordruck

Imprimé bilingue

„*Durchführung von Arbeiten an oder in der Nähe von Oberleitungsanlagen auf der Grenzstrecke*“
« *Exécution de travaux sur ou à proximité du ou des éléments du SLAC sur la section frontière* »

Bleibt frei
Pas d'information sur cette page

Imprimé bilingue pour l'exécution de travaux sur ou à proximité du ou des éléments du SLAC exigeant une concertation préalable entre les deux GI sur la section frontière de :	**Zweisprachiger Vordruck für die Durchführung von Arbeiten an oder in der Nähe von Oberleitungsanlagen, die eine vorherige Abstimmung zwischen den beiden EIU erfordern für die Grenzstrecke**
……..	

1. Demande de mise hors tension du ou des éléments du SLAC ci-après :	**1. Anfrage zur Ausschaltung der folgenden Schaltgruppen/Schaltabschnitte:**
…… (Bahnhof-Schaltgruppe, freie Strecke-Schaltabschnitt/Section élémentaire, groupement, sous-secteur)	
Travaux prévus :	Arbeiten vorgesehen:
vom/le …… (Datum/date) von/de ……(Std, Min/h, min) bis/jusqu'au …… (Datum/date) bis/à …… (Std, Min/h, min)	
Datum/Uhrzeit (Std, Min) der Anfrage / Date/heure (heure, minute) de la demande …….. Vorname/Name (Arbeitsverantwortlicher) / Prénom/Nom (chargé des travaux) …….. Unterschrift/Signature ……	

2. Notification de la mise hors tension du ou des éléments du SLAC ci après :	**2. Meldung über die Ausschaltung und Bahnerdung der folgenden Schaltgruppen/Schaltabschnitte:**
…… (Bahnhof-Schaltgruppe, freie Strecke-Schaltabschnitt/Section élémentaire, groupement, sous-secteur)	
sont privés d'alimentation et reliés aux rails au droit des poteaux	sind ausgeschaltet, Bahnerdungsvorrichtungen sind eingebaut an den Masten
Nr./n° ……. und/et Nr./n° …….. Datum/Uhrzeit (Std, Min) der Meldung / Date/heure (heure, minute) de la notification …….. Vorname/Name (Anlagenverantwortlicher / „zuständiger Mitarbeiter") Prénom/Nom (agent habilité / « responsable des installations ») …….. Unterschrift/Signature ……	

3. Avis que les travaux sont terminés et que le ou les éléments du SLAC ci-après :	**3. Meldung, dass die Arbeiten abgeschlossen und die folgenden Schaltgruppen/Schaltabschnitte:**
…… (Bahnhof-Schaltgruppe, freie Strecke-Schaltabschnitt/Section élémentaire, groupement, sous-secteur)	
sont de nouveau exploitables et peuvent être remis sous tension sans restrictions.	wieder betriebsbereit und zum Einschalten frei sind.
Datum/Uhrzeit (Std, Min) der Meldung / Date/heure (heure, minute) de l'avis …….. Vorname/Name (Arbeitsverantwortlicher) / Prénom/Nom (chargé des travaux) …….. Unterschrift/Signature ……	

Dispositions particulières pour travailler sur et à proximité des SLAC sur les sections-frontière franco-allemandes nécessitant une concertation entre les deux gestionnaires d'infrastructure (GI).

Toutes les mesures concernant la nature et la localisation des travaux à exécuter ainsi que la zone de travail sur le réseau voisin sont à définir entre :
- l'agent habilité de la SNCF RÉSEAU ou le « responsable des installations » de DB InfraGO,
- et le chargé des travaux correspondant,

et à formaliser à l'aide d'un imprimé bilingue franco-allemand autocopiant (voir modèle ci-après).

1. Avant le début des travaux :
Le chargé des travaux demande à l'aide de l'imprimé bilingue au « responsable des installations » de DB InfraGO ou à l'agent habilité de la SNCF RÉSEAU de prendre les mesures lui donnant l'assurance que les éléments du SLAC sur lesquels il doit travailler seront hors tension et le resteront pendant toute la durée des travaux.

2. Notification de la mise hors tension :

Après avoir relié le ou les éléments du SLAC aux rails, le « responsable des installations » de DB InfraGO ou l'agent habilité de la SNCF RÉSEAU notifie, à l'aide de l'imprimé bilingue, au chargé des travaux que le ou les éléments du SLAC sont hors tension et le resteront pendant toute la durée des travaux et l'informe de l'emplacement des connexions de mise au rail.

3. A la fin des travaux :

3.1. Le chargé des travaux avise, à l'aide de l'imprimé bilingue, le « responsable des installations » de DB InfraGO ou l'agent habilité de la SNCF RÉSEAU que les travaux sont terminés, et, que pour sa partie, les éléments du SLAC sont de nouveau exploitables et que les connexions de mise au rail peuvent être retirées.

3.2. Le « responsable des installations » de DB InfraGO ou l'agent habilité de la SNCF RÉSEAU :
- s'assure que rien ne s'oppose à la reprise de la traction électrique,
- retire les connexions de mise au rail,
- autorise la remise sous tension des éléments du SLAC mis hors tension.

Regularien für Arbeiten an und in der Nähe von Oberleitungsanlagen auf deutsch-französischen Grenzstrecken, die eine Abstimmung zwischen den beiden Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) erfordern

Alle Maßnahmen sind hinsichtlich Art und Umfang der auszuführenden Arbeiten / Arbeitsgrenzen beim benachbarten EIU zwischen
- dem „zuständigen Mitarbeiter" der SNCF RÉSEAU oder dem Anlagenverantwortlichen der DB InfraGO,
- und dem jeweiligen Arbeitsverantwortlichen

abzustimmen und mittels einem zweisprachigen deutsch-französischen Vordruck (siehe beigefügtes Muster) zweifach zu dokumentieren.

1. Vor Beginn der Arbeiten:
Der Arbeitsverantwortliche veranlasst mittels des zweisprachigen Vordrucks das notwendige Herstellen und Sicherstellen des spannungsfreien Zustandes von Anlagenteilen der Oberleitungsanlage durch den Anlagenverantwortlichen der DB InfraGO oder durch den „zuständigen Mitarbeiter" der SNCF RÉSEAU.

2. Meldung über die Ausschaltung und Bahnerdung:

Der Anlagenverantwortliche der DB InfraGO oder der „zuständige Mitarbeiter" der SNCF RÉSEAU führt die Bahnerdung durch, meldet dem Arbeitsverantwortlichen mittels des zweisprachigen Vordrucks die Herstellung und Sicherstellung des spannungsfreien Zustandes, und teilt ihm die Einbauorte der Bahnerdungsvorrichtungen mit.

3. Nach Abschluss der Arbeiten:

3.1. Der Arbeitsverantwortliche meldet dem Anlagenverantwortlichen der DB InfraGO oder dem „zuständige Mitarbeiter" der SNCF RÉSEAU mittels des zweisprachigen Vordrucks, dass die Arbeiten abgeschlossen, die Anlagenteile aus seiner Sicht wieder betriebsbereit sind und die Bahnerdung aufgehoben werden kann.

3.2. Der Anlagenverantwortliche der DB InfraGO oder der „zuständige Mitarbeiter" der SNCF RÉSEAU
- überzeugt sich, dass nichts der Wiederaufnahme des elektrischen Betriebs entgegensteht,
- hebt die Bahnerdung auf,
- veranlasst die Wiedereinschaltung der ausgeschalteten Anlagenteile.

Anlage 7 / Annexe 7 :

Zweisprachiger Vordruck für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten – Richtung Frankreich Deutschland

Imprimé bilingue utilisé pour l'acheminement des transports exceptionnels – sens France Allemagne

Bleibt frei
Pas d'information sur cette page

Centre Opérationel de la Circulation Ferroviaire
ETABLISSEMENT INFRASTRUCTURE CIRCULATION ALSACE
22 place de la gare - 67000 STRASBOURG
TÉL. : +33 (0)3 88 27 83 88 (78 11 29) - FAX : +33 (0)3 88 15 95 41
guichet.operationnel.al@sncf.fr

SNCF RÉSEAU

Acceptation Transport Exceptionnel
Sens France - Allemagne

Zustimmung aussergewöhnliche Sendungen
Verkehr Frankreich / Deutschland auf französischem Netz

Numéro d'ATE	ATE Nr	
Date	Datum	
Ref TZ	TZ Nr	
Train d'acheminement	Zug Nr	
Du	Vom	

Parcours du TE

Strecke das TE

Origine	Abgangsbahnhof	
Heure de départ	Abfahrtszeit	
Gare d'arrivée	Ankunftbahnhof	
Heure d'arrivée	Ankunftzeit	
Gare frontière	Grenzbahnof	
Heure de passage	Durchfahrtzeit	

N° d'autorisation francais :

Französisch Zulassungsnummer

Motif du refus :

AblehnungsGrund

Bitte das Dokument ausfüllen und zurücksenden

TE traité sur le parcours Allemand

TE verarbeitung auf das Deutschen Netz

Accepté Akzeptiert

Refusé Geweigert
Motif Grund

Bleibt frei
Pas d'information sur cette page

Dernière page de la consigne.