1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsame Regelung haben:

DB InfraGO AG
Betrieb Netz Koblenz
Frankenstraße 1-3
56068 Koblenz

und

SNCF Réseau
Zone de Production Nord Est Normandie
Etablissement Infrastructure Circulation
Lorraine Champagne Ardenne
14, Viaduc J.F. Kennedy
54052 Nancy CEDEX

2 Gemeinsame Regelungen über die Besonderheiten der Grenzstrecke

Siehe folgende Seiten

Société émettrice :

SNCF RESEAU SA

REFERENTIEL DE L'EIC LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE

DOCUMENT OPERATIONNEL

Gemeinsame Regelung über die Besonderheiten der Grenzstrecke Apach-Perl zwischen SNCF Réseau und DB InfraGO AG / Consigne commune traitant des particularités d'exploitation de la section frontière Apach-Perl entre SNCF Réseau et DB InfraGO AG

EIC LORCA DC00079

Édition du 99-99-9999
Version nº 99 99-99-9999
Applicable à partir du 99-99-9999
Référence article :
Émetteur

Périmètre d'application :

INTERNE SNCF RÉSEAU SA

En application des règles de classification SSI du Groupe SNCF, ce document n'est communiqué qu'aux personnes internes ou agissant pour le compte du Groupe SNCF et ayant besoin de connaître l'information dans le cadre de

Inhaltsverzeichnis / Sommaire

1. ALLGEMEINES 10
1.1. Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung 10
1.2. Inhalt der gemeinsamen Regelung 10
1.3. Sprachregelung 10
1.4. Änderung von Regelungen 10

2. DEFINITION, GRUNDSÄTZLICHES UND BESCHREIBUNG DER EINRICHTUNGEN AUF DER GRENZSTRECKE APACH – PERL 12
2.1. Definition der Grenzstrecke 12
2.2. Betriebsführung auf der Grenzstrecke 12
2.3. Überprüfung der Geschwindigkeit, Umschaltung der Zugsicherungssysteme 12
2.4. Fernmeldeverbindungen 13
2.5. Besonderheiten der signaltechnischen Anlagen zwischen Apach und Perl 14
2.6. Oberleitungsanlagen 15
2.7. Änderung von technischen Einrichtungen 16
2.8. Änderung der Signalisierung 16
2.9. Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten 16

3. TRASSENMANAGEMENT 19
3.1. Grundsätze 19
3.2. Änderung oder Ausfall von Trassen 19
3.3. Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke 20

4. REGELUNGEN FÜR ZÜGE 21
4.1. Grundsätze 21
4.2. Schlussignale an Zügen 21
4.3. Geschwindigkeiten 21
4.4. Einstellen von Fahrzeugen mit niedriger Geschwindigkeit 21
4.5. Beförderung gefährlicher Güter 21

5. FAHRDIENST AUF DEN BETRIEBSSTELLEN 23
5.1. Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern 23
5.2. Durchführung der Zugmeldungen 23
5.3. Schriftliche Befehle DB – IN 38 (Bulletin C) SNCF 24
5.4. Gefährliche Ereignisse 24
5.5. Hilfeleistung 25
5.6. Sperren von Gleisen 26
5.7. Fahren auf dem Gegengleis 27
5.8. Störungen der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz 30
5.9. Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke 30
5.9.1. Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl 30
5.9.2. Störung an signaltechnischen Einrichtungen 30
5.9.3. Erloschenes Signalbild, C10 oder C18 in Apach 32

5.10. Verkehrsunterbrechung von mehr als 72 Stunden zwischen Apach Posten 2 und Perl. 32
6. TRANSPORTEN (AT) 33
6.1. Grundsätze 33
6.2. Zweisprachiger Vordruck 33
6.3. Einstellungsgenehmigung für aT 34
6.4. Anbieten und Annehmen von aT 34
6.5. Durchführung außergewöhnlicher Transporte mit Einschränken auf der Grenzstrecke 35
7. RANGIEREN 35
7.1. Grundsätze 35
7.2. Rangieren über die Aus-und Einfahrsignalen der Bf Apach und Perl 35
8. INSTANDHALTUNG UND ENTSTÖRUNG DER FESTEN ANLAGEN UND ARBEITEN AN DIESEN ANLAGEN 36
8.1. Grundsätze 36
8.2. Arbeiten im Gleis Apach – Perl (Gleis 1) 37
8.3. Arbeiten im Gleis Perl - Apach (Gleis 2) 38
8.4. Ausschluss von Fahrten mit gehobenem Stromabnehmer 39
8.4.1. Apach P2 und Perl sind besetzt 39
8.4.2. Apach P2 nicht besetzt 42
8.5. Zugfahrten auf der Grenzstrecke bei ausgeschalteter Oberleitung 42
1. GÉNÉRALITÉS 45
1.1. Date d'application de la consigne commune 45
1.2. Objet 45
1.3. Langue à employer 45
1.4. Modifications aux textes règlementaires 45
2. DEFINITION-PRINCIPE D'EXPLOITATION ET DESCRIPTION DES INSTALLATIONS DE LA SECTION FRONTIERE APACH-PERL 47
2.1. Définition de la section frontière 47
2.2. Régime d'exploitation et service de la circulation 47
2.3. Contrôle de vitesse par balises – Communication des systèmes de contrôle de vitesse 48
2.4. Installations de télécommunications 49
2.5. Particularités concernant les installations de signalisation entre Apach et Perl 50
2.6. Les installations fixes de traction éléctrique (IFTE) 50
2.7. Modification des installations 51
2.8. Modification de la signalisation 51
2.9. Installations de limitations temporaires de vitesse (LTV) et autres modifications particulières temporaires 52
3. GESTION DE LA CAPACITE 54
3.1. Principes 54
3.2. Modification ou suppression de sillon 54
3.3. Fourniture des documents pour l'élaboration des horaires sur la section frontière 55
4. PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS 56
4.1. Principes 56
4.2. Signalisation d'arrière 56
4.3. Vitesse 56

4.4. Incorporation de véhicules inaptes à la vitesse maximale du train....56
4.5. Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses 56
5. CIRCULATION DES TRAINS 58
5.1. Communications entre les AC....58
5.2. Conditions d'annonce des trains....58
5.3. Ordres écrits DB – Instruction Nationale 38 SNCF R (bulletin C)....59
5.4. Situations dangereuses – Incidents – Accidents 59
5.5. Train en détresse 61
5.6. Fermeture de voie....62
5.7. Circulation en sens inverse du sens normal 62
5.8. Dérangement des installations de sécurité ou de radio embarqués 65
5.9. Dérangement des installations techniques de la section frontière 66
5.9.1. Dérangement total des moyens de communication entre les AC 66
5.9.2. Dérangement des installations de signalisation....66
5.9.3. Extinction du Carré C10 ou C18 d'Apach. 67
5.10. Interruption de la circulation supérieure à 72 heures entre Apach Poste 2 et Perl.. 68
6. TRANSPORTS EXCEPTIONNELS 69
6.1. Principe 69
6.2. Imprimé spécifique bilingue....69
6.3. Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels....70
6.4. Offre et acceptation des transports exceptionnels....70
6.5. Circulation des transports exceptionnels soumis à restriction de circulation sur la section frontière 71
7. MANŒUVRES 72
7.1. Principes....72
7.2. Manœuvre au-delà des signaux d'entrée et de sortie des gares d'Apach et de Perl72
8. ENTRETIEN PREVENTIF ET CURATIF DES INSTALLATIONS FIXES ET TRAVAUX SUR CES INSTALLATIONS 74
8.1. Principes....74
8.2. Travaux sur la voie Apach-Perl (voie1)....75
8.3. Travaux sur la voie Perl – Apach (voie 2)....76
8.4. Interdiction de circuler avec pantographe levé 77
8.4.1. Postes d'Apach P2 et Perl sont tenus....77
8.4.2. Poste 2 d'Apach non tenu....80
8.5. Circulation des trains sous caténaire consignée de la section frontière....80
ANNEXE 1 / ANLAGE 1....82
PLAN DE LA GARE D'APACH....82
LAGEPLAN DES BAHNHOFS APACH....82
ANNEXE 2 / ANLAGE 2....84
ANNEXE 3 A / ANLAGE 3 A 86
ANNEXE 3 B / ANLAGE 3 B....89
BULLETINS C (BILINGUE) DE LA SNCF....89
BULLETINS C (ZWEISPRACHIG) SNCF (BEGEHL C SNCF)....89
ANNEXE 4 / ANLAGE 4....91
ANNEXE 5 / ANLAGE 5....93

ANNEXE 6 / ANLAGE 6 ..... **97**
SCHEMA DE LA SECTION FRONTIERE **97**
SKIZZE DER GRENZSTRECKE **97**
FICHE D'IDENTIFICATION **98**

Geschäftsführende Stellen

Services dirigeants responsables

DB InfraGO AG:

(abgekürzt DB InfraGO)

Betrieb InfraGO Koblenz
Frankenstraße 1-3
D-56068 Koblenz

SNCF Réseau :

Zone de Production Nord Est Normandie
Etablissement Infrastructure Circulation
Lorraine Champagne Ardenne
14, Viaduc J.F. Kennedy
F – 54052 Nancy CEDEX

Verteiler Deutschland: **Distribution allemande**	**Verteiler Frankreich:** **Distribution française**
DB InfraGO AG **Zentrale** Betriebsverfahren **DB InfraGO AG** **RB Mitte** Eisenbahnbetriebsleiter BZ Frankfurt **DB InfraGO AG** InfraGO Koblenz **Betrieb** Koblenz Betrieb **DB Energie** Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im grenzüberschreitenden Verkehr mit der SNCF **Eisenbahn-Bundesamt** (EBA) **EVU**, die die Strecke befahren	**SNCF Réseau** DSSR, BTE Infra, PRI Metz , **EIC LORCA** Pôle Sécurité CO2C LORCA UO Circulation Lorraine Nord Gare d'Apach : DPx, P1, P2 **Infralog Lorraine** (CSS Pagny Sur Moselle) **Infrapôle Lorraine** Pôle QSE **Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire** EPSF

Die Infrastrukturbetreiber regeln die Verteilung in ihrem Zuständigkeitsbereich
Les gestionnaires d'infrastructure assurent la distribution sur leurs réseaux respectifs.

Bekanntgaben				
Lfd. Nr.	**Kurzer Inhalt**	**Gültig ab**	**Bemerkungen**	**eingearbeitet (Nz.)**
Neuherausgabe		14/12/2025		

VERSION / Rectificatifs

N°	**DATE**
1	**14-12-2025**

DB InfraGO AG Bereich Mitte Betrieb InfraGO Koblenz Frankenstraße 1-3 D-56068 Koblenz	Zone de Production Nord Est Normandie Etablissement Infrastructure Circulation Lorraine Champagne Ardenne 14, Viaduc J.F. Kennedy F – 54052 Nancy CEDEX	
Koblenz, den gez. i.V. Morbe gez i.V. Junk	Nancy, le Rédacteurs : Jackie SIEBERING Marc MULLER Paris, le Vérificateur : Pierre GENIN	Paris, le Approbateur : Misoo YOON

1.Allgemeines

1.1. Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung

Diese Neuherausgabe der „Gemeinsamen Regelung über die Besonderheiten der Grenzstrecke Apach – Perl“ tritt am 14.12.2025 in Kraft.

1.2. Inhalt der gemeinsamen Regelung

Die gemeinsame Regelung bestimmt die örtlichen Besonderheiten auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Apach und Perl.

1. Die gemeinsame Regelung ergänzt alle Bestimmungen für den Betrieb der Infrastruktur, die auf dem deutschen und französischen Teil der Grenzstrecke Apach und Perl gültig sind.
2. Lagepläne der Bahnhöfe Apach und Perl sind als Anlage 1 und 2 beigegeben.

1.3. Sprachregelung

1. Alle den Zugverkehr betreffenden Meldungen und Gespräche zwischen den Fahrdienstleitern (Fdl) Perl und dem Fdl Poste 2 Apach werden seit 03.04.2017 in französischer Sprache durchgeführt.
2. Die Kommunikation zwischen BZ Frankfurt und dem Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (CO2C) Lorraine finden unter Vermittlung durch die BZ Karlsruhe in französischer Sprache statt.
3. Im Bahnhof Apach wird Französisch gesprochen.
4. Die Kenntnis der jeweils anderen Sprache ist durch die verantwortlichen Leiter nachweislich in regelmäßigen Abständen im Rahmen der üblichen Überwachung zu prüfen.
5. Bei Gesprächen zwischen den Fdl, Tf und Fdl ist die internationale Buchstabiertafel/“NATO-Alphabet“ (DB-Richtlinie 481.0205A02) zu verwenden. Zahlen sind als eine Folge der einzelnen Ziffern auszusprechen. Auf Abkürzungen wird verzichtet.

1.4. Änderung von Regelungen

1. Eine Änderung der gemeinsamen Regelungen muss von DB InfraGO und SNCF Réseau schriftlich vereinbart werden.
2. Jede Änderung anderer Bestimmungen, die Auswirkung auf den Betrieb dieser Grenzstrecke hat, sind schriftlich an folgende Adressen mitzuteilen.

DB InfraGO AG Betrieb InfraGO Koblenz Frankenstr. 1 -3 56068 Koblenz	SNCF Réseau Direction de la Zone de Production Nord Est	
	Erstellung	Überprüfung und Genehmigung
	EIC LORRAINE CHAMPAGNE-ARDENNE Pôle Sécurité 14, Viaduc J.F. Kennedy 54052 NANCY CEDEX	Direction de la Zone de Production Nord est Normandie 21, rue d'Alsace _ 75010 Paris

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, sind im Voraus den Eisenbahnverkehrsunternehmen mitzuteilen.

2. Definition, Grundsätzliches und Beschreibung der Einrichtungen auf der Grenzstrecke Apach – Perl

2.1. Definition der Grenzstrecke

1. Die Staatsgrenze liegt in DB-km 159,512 / SNCF Réseau-km 22,168
2. Die Bahnhöfe Perl und Apach stoßen unmittelbar aneinander. Es gibt keine freie Strecke zwischen den Bahnhöfen.
   Die Grenze der Bahnhöfe liegt betrieblich
   - im Gleis Apach – Perl (Gleis 1) in Deutschland in DB-km 159,477 (Einfahrsignal F Bf Perl).
   - im Gleis Perl – Apach (Gleis 2) in Frankreich in SNCF-km 22,160 (Einfahrsignal C 18 Bf Apach)

2.2. Betriebsführung auf der Grenzstrecke

1. Die Grenzstrecke Apach – Perl ist zweigleisig und mit Oberleitung ausgerüstet.
   Es wird rechts gefahren.
   Das Gleis Apach – Perl wird als Gleis Gleis1 (Regelgleis für die Fahrtrichtung Apach – Perl, Gegengleis für die Fahrtrichtung Perl – Apach),
   das Gleis Perl – Apach als Gleis 2 (Regelgleis für die Fahrtrichtung Perl - Apach, Gegengleis für die Fahrtrichtung Apach - Perl) bezeichnet.
2. Die Einfahrsignale C 18 Bf Apach und F Bf Perl zeigen in Grundstellung „Halt“
3. Die Bahnhöfe Perl und Apach sind örtlich mit Fahrdienstleiter (Fdl) besetzt.
   Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke müssen die Fdl anwesend sein.
   Der zuständige Fdl des Bf Apach für die Grenzstrecke ist der Fdl Poste 2.
4. Auf der Grenzstrecke ist zeitweise Arbeitsruhe; sie wird bei der Aufstellung des Jahresfahrplans zwischen SNCF Réseau und DB InfraGO vereinbart. Die Arbeitsruhe bei Feiertagen in beiden Ländern ist zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) besonders zu vereinbaren. Änderungen der Arbeitsruhe, auch die Anpassung für die Feiertage, sind 10 Kalendertage vorher zwischen DB InfraGO und SNCF INFRA zu vereinbaren.
   Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) beantragen beabsichtigte Trassen während der Arbeitsruhe mindestens 20 Kalendertage im Voraus.
   Die Zeiten der Arbeitsruhe werden nach den Regeln des jeweiligen EIU veröffentlicht.

2.3. Überprüfung der Geschwindigkeit, Umschaltung der Zugsicherungssysteme

Die Grenzstrecke ist mit einem Systemwechsel PZB/KVB mit zwei Umschaltpunkten ausgerüstet (Lageplan siehe **Anlage 6**).

ETCS basierter Balise B Transition

Seit 11.12.2017 sind auf der Grenzstrecke Ankündigungs- und Transitionsbalisen eingebaut. Für ETCS-Fahrzeuge erfolgt mit dem Überfahren der Balisen die Umschaltung automatisch ohne Halt während der Fahrt.

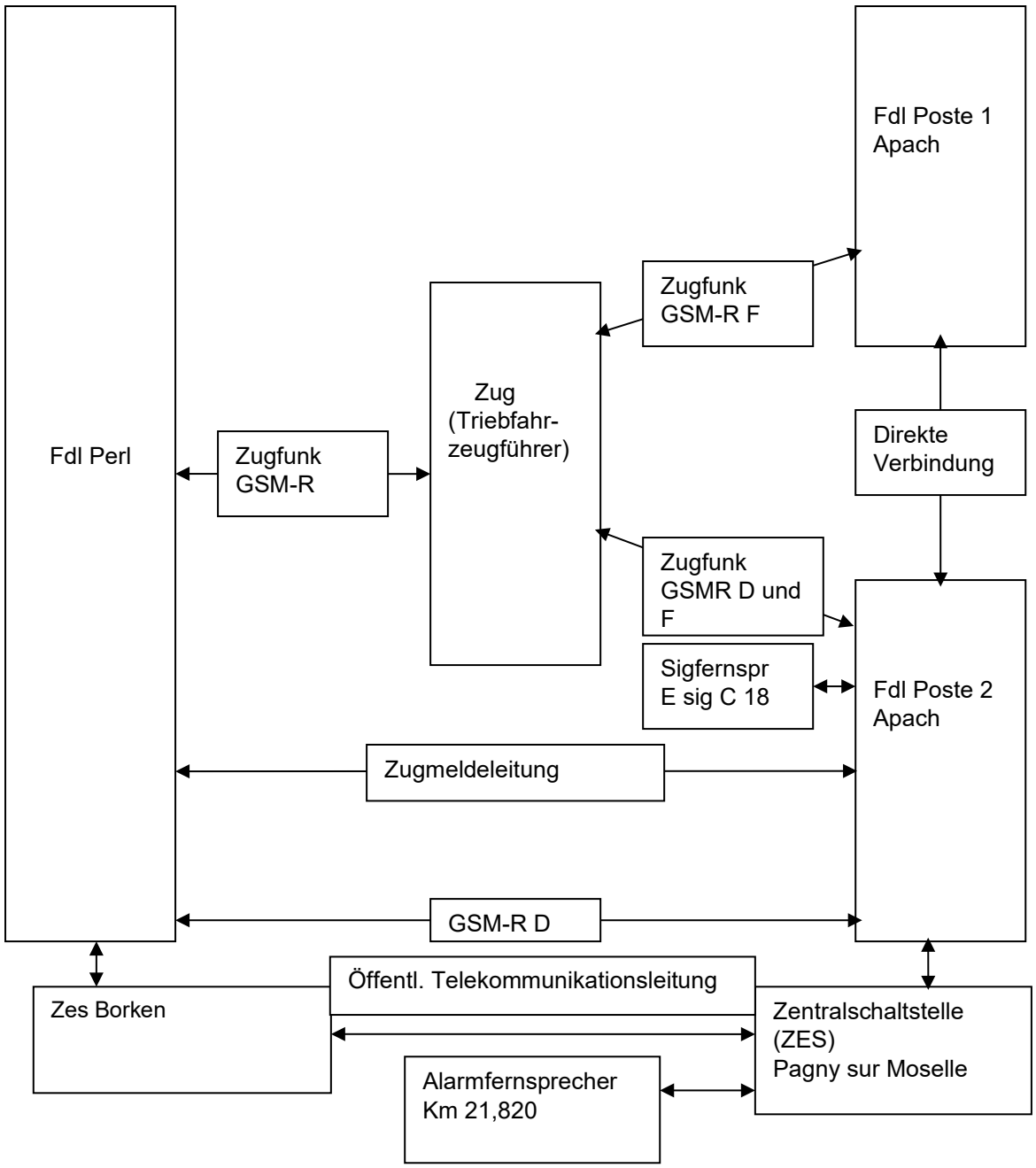
Bei Störungen dieser Balisen, benachrichtigen die Fdl Perl und Apach die zuständigen Instandhalter gemäß nationalen Vorgaben. (Lageplan siehe **Anlage 6a**).

Alle nachfolgenden Zugfahrten der Richtung Perl – Apach werden durch den Fdl Perl mittels GSM-R über die gestörte Balise unterrichtet.

2.4. Fernmeldeverbindungen

1. Auf der Strecke Apach - Perl sind folgende Fernsprech- und Funk-Verbindungen eingerichtet.
   - Streckenfernsprechleitung (Zugmeldeleitung)
   - Signalfernsprecher am Einfahrsignal C 18 Apach
   - Zugfunk (GSM-R)
   - Betriebsfunk (GSM-R)
   - Alarmfernsprecher im Bf Apach in km 21,820

2. Die Fdl Poste 2 Apach ist mit mobilem französischem GSM-R Geräte und eine SIM Karte der DB ausgerüstet. Die Regelungen über den Einsatz des französischen Geräts mit der SIM Karte DB sind in **Anlage 7** enthalten.
3. Sprechmöglichkeiten siehe nachstehende Übersicht.



4. Alle fahrdienstlichen Gespräche, über die Allsprechstelle des Bahnhofs Perl werden von einem Tonband aufgezeichnet. Das Band hat eine Laufzeit von etwa 2 Stunden.
5. Gespräche über GSM-R (Zugfunkgespräche sowie Gespräche im Betriebs- und Instandhaltungsfunk) werden entsprechend der technischen Spezifikation bei der BZ Frankfurt digital aufgezeichnet.
6. Wenn notwendig (z.B. Unfälle, Störungen) und auf Anfrage der SNCF RESEAU, stellt DB InfraGO die Aufzeichnung sicher und übergibt sie so schnell wie möglich an die SNCF RESEAU.

2.5. Besonderheiten der signaltechnischen Anlagen zwischen Apach und Perl

1. Die Gleise 1 und 2 des Bf Perl und die Gleise 1 und 2 des Bf Apach haben eine Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen.

Die beiden Anlagen stoßen aneinander an und wirken zusammen.
Die Abschnitte der Gleisfreimeldeanlage sind in der **Anlage 8** dargestellt.

2. Besetzte Gleisabschnitte Zb, 1^3 und 2^3 der Gleisfreimeldeanlage werden durch rot leuchtende Gleismelder gleichzeitig im Stellwerk des Bf Perl und Poste 2 des Bf Apach angezeigt. Ein besetzter Gleisabschnitt Zb beeinflusst die technische Sicherung des Bahnübergangs im Bf Apach.

3. Die Ausfahrsignale N1 und N 2 des Bf Perl können nur die Stellung Hp 0, Hp 0 + Sh 1 oder Hp 2 zeigen. Sie können in die Stellung Hp 2 gestellt werden, wenn das Einfahrsignal C18 des Bf Apach nach dem zuletzt gefahrenen Zug auf Halt gestellt wurde und erneut in die Stellung VL (Fahrt), RR (Langsamfahrt-Erinnerung) oder A (ein gelbes Licht) gekommen ist.
Durch die Stellung Hp 2 der Ausfahrsignale N1 und N 2 des Bf Perl wird bestätigt, dass die Gleisfreimeldeabschnitte des Bf Perl und die Abschnitte der eingestellten Fahrstraße des Bf Apach frei sind.

4. Die Stellung VL, RR oder A des Einfahrsignals C 18 des Bf Apach werden im Stellwerk des Bf Perl durch zwei verschiedene weiß leuchtende Melder an der Zugstraßentaste (Ziel) wie folgt angezeigt:
VL/A = Hp 1, RR = Hp 2.

5. Die Stellung Hp 1 des Einfahrsignals F des Bf Perl wird im Stellwerk Poste 2 in Apach durch einen weiß leuchtenden Melder angezeigt.

6. Die Signale C 11 (Stellung VL, A) oder Cv 13 (Stellung M) dürfen für eine Zugfahrt erst geöffnet werden, wenn das Einfahrsignal F des Bf Perl Hp 1 zeigt.
Durch die Stellung VL und A am Signal C 11 oder M an dem Signal Cv 13 in Apach wird bestätigt, dass die Gleisfreimeldeabschnitte Z 201, Z 203 des Bf Apach und der Gleisfreimeldeabschnitt 1^3 des Bf Perl frei sind.
Bei Ausfahrt auf Stellung M an dem Signal Cv 13 in Apach muß bis zum Einfahrsignal F des Bf Perl mit höchstens 30 km/h und auf Sicht gefahren werden.
Kann das Einfahrsignal F Bf Perl nicht in Fahrtstellung (Hp 1) gebracht werden, darf das Signal C 11 oder Cv 13 durch den Fdl Poste 2 Bf Apach erst nach fernmündlicher Zustimmung des Fdl Perl geöffnet werden.

7. Am Mast der Ausfahrsignale N 1 und N 2 des Bf Perl befinden sich Vorsignale im verkürzten Bremswegabstand, die anzeigen, welches Signalbild am Einfahrsignal C 18 des Bf Apach zu erwarten ist.

   - Signalbild Vr 1(zwei grüne Lichter) bedeutet, das Signal C 18 zeigt die geöffnete Stellung = VL (freie Fahrt, ein grünes Licht) oder die Stellung A (ein gelbes Licht)
   - Signalbild Vr 2 (ein gelbes und ein grünes Licht) bedeutet, das Signal C 18 zeigt die Stellung RR (Langsamfahrt-Erinnerung 30 km/h, zwei gelbe Lichter übereinander).

8. Einsatz von besonderen Fahrzeugen
Züge mit Fahrzeugen, die die Gleisfreimeldeanlagen nicht sicher beeinflussen, dürfen nur nach den besonderen betrieblichen Regelungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers auf der Grenzstrecke fahren.

2.6. Oberleitungsanlagen

1. Die Grenzstrecke Apach - Perl ist mit Oberleitung überspannt.

2. Die Oberleitung der DB InfraGO führt bis zur Systemtrennstelle im Bf Perl in km 159,355 eine Wechselspannung von 15 000 Volt, 16,7 Hz und von der Systemtrennstelle bis zur Staatsgrenze eine Wechselspannung von 25 000 Volt, 50 Hz.
Die Oberleitung von SNCF Réseau führt eine Wechselspannung von 25 000 Volt, 50 Hz.

3. Die gemeinsame Systemtrennstelle ist durch Fahrleitungssignale der DB InfraGO gekennzeichnet.

4. Die gemeinsame Systemtrennstelle erstreckt sich zwischen den Ankündesignalen „Bügel ab“ (El 3) von SNCF Réseau-km 22,052 bis DB-km 159,058. Der Systemwechsel erfolgt auf jedem Gleis durch eine im DB-km 159,355 liegende Schutzstrecke.

5. Der Betrieb und Unterhaltung der Oberleitung auf der Grenzstrecke ist in einer besonderen gemeinsamen Vereinbarung zwischen SNCF Réseau und DB InfraGO geregelt. Diese ist eigenständig und kann nach den darin enthaltenen Regeln gekündigt und geändert werden.

2.7. Änderung von technischen Einrichtungen

Jede Änderung von technischen Einrichtungen durch den Infrastrukturbetreiber auf der Grenzstrecke Apach – Perl die Auswirkungen auf die Arbeitsweise der Mitarbeiter der jeweiligen EIU und EVU haben, ist dem Nachbar-EIU schriftlich mitzuteilen.

DB InfraGO AG
Betrieb InfraGO Koblenz
Frankenstraße 1-3
D-56068 Koblenz

SNCF Réseau
EIC Lorraine Champagne Ardenne
14, viaduc J.F Kennedy
F-54052 Nancy Cedex

2.8. Änderung der Signalisierung

1. Änderungen der Signalisierung auf der Grenzstrecke werden den Mitarbeitern der EIU durch Bekanntgabe zu den betroffenen örtlichen Unterlagen und den EVU in der „Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten“ (La) bekannt gegeben (siehe Abschnitt 2.9).
2. Änderungen der Signalisierung auf dem französischen Teil der Grenzstrecke werden DB InfraGO von der SNCF Réseau bekanntgegeben. Diese ist, ggf. unter Beigabe eines Signallageplans, zu übersenden an:

   DB InfraGO AG
   Betrieb InfraGO Koblenz
   Frankenstraße 1-3
   56068 Koblenz

2.9. Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten

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

1.1. Geplante Langsamfahrstellen

Wenn auf dem Streckenabschnitt Apach - Perl Langsamfahrstellen eingerichtet werden müssen, ist dies dem Nachbar-EIU innerhalb der folgenden Fristen mitzuteilen:

DB InfraGO an SNCF Réseau

Sobald DB InfraGO die Maßnahme abschließend geplant hat, spätestens am Dienstag in der Woche vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle übergibt DB InfraGO die Angaben an:

SNCF
Assistant ARTIC Direction régionale 14, viaduc J.F. Kennedy
F-54052 Nancy-CEDEX

SNCF Réseau an DB InfraGO

Sobald SNCF die Maßnahme abschließend geplant hat, spätestens 5 Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle übergibt SNCF die Angaben an:

DB InfraGO AG
Betrieb InfraGO Koblenz
Frankenstraße 1-3
D-56068 Koblenz

1.1.1. Die DB InfraGO AG übernimmt die von der SNCF Réseau mitgeteilten Langsamfahrstellen in die La.

1.1.2. Die EVU werden durch die La der DB InfraGO über die geplanten Langsamfahrstellen auf der Grenzstrecke bis und ab Apach unterrichtet.

1.2. Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

1.2.1. Langsamfahrstellen, die unvorhergesehen eingerichtet werden müssen, sind

- auf deutschem Gebiet: von den technischen Stellen der DB InfraGO dem Fdl Perl umgehend mitzuteilen; der Fdl Perl verständigt den Fdl Apach Poste 2,
- auf französischem Gebiet: von den technischen Stellen der SNCF Réseau dem Fdl Apach Poste 2 umgehend mitzuteilen; der Fdl Apach verständigt den Fdl Perl und CO2C LORCA.

1.3. Bei Geschwindigkeitsbeschränkungen, über die der Tf noch nicht durch die La unterrichtet ist, müssen folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

Aufgaben des Fdl Perl	
Die Langsamfahrstelle befindet sich	
auf deutschem Gebiet	auf französischem Gebiet
Sie müssen die Züge mit Befehl Nr. 5 verständigen.	Sie müssen die Züge mit Befehl Nr. 5 verständigen, bis Ihnen der Fdl Apach Poste 2 bestätigt hat, dass das weiße Blitzlicht aufgestellt ist.
Aufgaben des Fdl Apach Poste 2	
Die Langsamfahrstelle befindet sich	
auf französischem Gebiet	auf deutschem Gebiet
Sie müssen die Züge mit zweisprachigem Befehl Nr. 5 verständigen, bis das weiße Blitzlicht aufgestellt ist.	Sie müssen die Züge mit zweisprachigem Befehl Nr. 5 verständigen.

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

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

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

2. **Andere vorübergehende Besonderheiten**
Die unter 1.1 genannten Maßnahmen sind auch bei anderen vorübergehenden Signalisierungsänderungen anzuwenden.

3.Trassenmanagement

3.1. Grundsätze

Die Trassen werden gemäß dem von RNE (Rail Net Europe) herausgegebenen internationalen Kalender und gemäß dem Verfahren für die Trassenabstimmung auf den Grenzabschnitten zwischen DB InfraGO und SNCF Réseau konstruiert und zugeteilt.

Federführender Betreiber der der Schienenwege (BdS) für den Grenzabschnitt Perl - Apach ist die DB InfraGO AG.

Die Anfragen, die vor dem zweiten Montag im April eingehen, werden im Rahmen des InfraGOfahrplans behandelt. Die Anfragen, die nach dem zweiten Montag im April eingehen, werden im Rahmen der verbleibenden Kapazitäten geplant.

DB InfraGO führt die Studie durch und muss vor der Planung jeder Trasse die formelle Zustimmung von SNCF Réseau erhalten.

Jede Anfrage nach einer internationalen Trasse, die auch die Grenzstrecke nutzt, muss sich auf den gesamten Laufweg beziehen.

Vor Angebotsabgabe zum InfraGOfahrplan (Jahresfahrplan) prüfen DB InfraGO und SNCF Réseau nochmals die Übereinstimmung der Trassen für den Bereich der Grenzstrecke.

Für kurzfristige Trassenanfragen findet die formelle Abstimmung zwischen DB InfraGO und dem CO2C LORCA gemäß Trassenabstimmungsverfahren statt.

Die Trasse für den Grenzabschnitt darf erst dann einem Zugangsberechtigten zugewiesen werden, nachdem beide zuweisenden Stellen Übereinkunft erzielt haben.

Auf der gesamten Grenzstrecke wird nach deutschen Fahrplanunterlagen gefahren.

Grundsätzlich verkehren Züge zwischen den Bahnhöfen

- Perl und Apach mit gerade Zugnummer.
- Apach und Perl mit ungerader Zugnummer.

Die von der DB InfraGO erstellten Fahrplanunterlagen für Züge auf der Grenzstrecke, sind an den Fdl Poste 2 Apach per mail (EIC_poste2_apach@sncf.fr) und Fdl Perl zu senden.

Der zuständige Leiter Betrieb für den Bf Apach prüft die deutschen und französischen InfraGOfahrplanunterlagen beim Eingang auf Übereinstimmung. Bei Unstimmigkeiten wird die zuständige französische Fahrplanabteilung informiert. Diese stimmt sich mit ihrem deutschen Ansprechpartner ab.

3.2. Änderung oder Ausfall von Trassen

DB InfraGO RB Mitte, Arbeitsgebiet Fahrplan unterrichtet die Fdl Perl und Fdl Poste 2 Apach über die Änderung oder Streichung von Trassen.

Die Fdl Perl und Poste 2 Apach informieren sich gegenseitig so früh wie möglich über die Änderung oder Streichung von Trassen.

3.3. Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke

DB InfraGO ist für die Erarbeitung der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke zuständig.

Jedes EIU ist zuständig für die Erstellung der Unterlagen zur Fahrplanerstellung:

- auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke = Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)
- auf dem französischen Teil der Grenzstrecke = Renseignements Techniques (RT)

Zu diesem Zweck sendet die zuständige Stelle für Infrastruktur der SNCF die dafür notwendigen Unterlagen (RT = Renseignements Techniques) für den französischen Abschnitt der Grenzstrecke an die zuständige Stelle der DB InfraGO.

Zuständige Stelle:

DB InfraGo Fahrweg
Fahrplan und Kapazitätsmanagement
I.IB-MI-F
Pfarrer-Perabo-Platz 4
D-60326 Frankfurt

4.Regelungen für Züge

4.1. Grundsätze

Auf der Grenzstrecke sind die deutschen Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen und Zugbildung ab/bis zum Bahnhof Apach (einschließlich) anzuwenden.

4.2. Schlussignale an Zügen

Zwischen Apach und Perl (und Gegenrichtung) gelten als Tag- und Nachtzeichen folgende Zugschlusssignale:

- zwei rote Lichter
- zwei Schlusslaternen

Verantwortlich für die Zugschlusssignale ist das jeweilige EVU.

4.3. Geschwindigkeiten

Die zulässigen Geschwindigkeiten auf der Grenzstrecke ist festgelegt:

- Im „schéma de signalisation“ (Signalplan) des Bf Apach für den Bereich der SNCF Réseau
- Im „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ (VzG) für den Bereich der DB InfraGO

4.4. Einstellen von Fahrzeugen mit niedriger Geschwindigkeit

Fahrzeuge, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger als die des Zuges ist, dürfen nur in zwingenden Ausnahmefällen mit Genehmigung der BZ Frankfurt und des CO2C LORCA in Züge eingestellt werden. Die BZ und CO2C LORCA verständigen sich gegenseitig.

4.5. Beförderung gefährlicher Güter

1. Gefährliche Güter sind im RID (Reglement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses) genannt und dürfen nur unter Beachtung der internationalen Regelungen in Zügen befördert werden.
2. Wagen mit gefährlichen Gütern dürfen in Zügen nur befördert werden, wenn sich das Beförderungspapier (Frachtbrief oder Begleitschein) beim Triebfahrzeugführer der Zuglokomotive befindet.
3. Der Triebfahrzeugführer wird über die im Zug befindlichen gefährlichen Güter durch die Wagenliste unterrichtet.
4. Wenn ein, aus Deutschland einfahrender Zug mit Gefahrgut, auf einem nicht gefahrguttauglichen Gleis ankommen soll, fordert der Fdl Apach Poste 2 den Fdl Perl auf, folgenden Befehl an den Triebfahrzeugführer des betroffenen Zuges zu übermitteln:

AC Apach an AC Perl:

Übermitteln Sie dem Triebfahrzeugführer Zugnummer .... den folgenden Befehl 95.95:

**« Vous devez circuler sans dépasser la vitesse de 5km/h du C18 km……
jusqu'au point d'arrêt habituel de la voie …….
Motif : Réception sur une voie non désignée apte aux matières dangereuses »**
(Sie müssen ab C18 km... bis zum üblichen Haltepunkt im Gleis..mit höchsten 5 km/h fahren."
Grund :Einfahrt auf einem nicht gefahrguttauglichen Gleis.)

Der Fdl Perl bestätigt die Übermittlung des Befehls an den Fdl Apach Poste2 durch Ergänzung der Zugmeldung mit dem Wortlaut:

„ avec ordre 95.95 restrictions matières dangereuses"
(„mit Befehl 95.95 Gefahrgutbeschränkung").

Informationen über das Vorhandensein von gefährlichen Gütern im Zug kann der Fdl Apach Poste 2 durch eine Anfrage an das CO2C LORCA oder den Triebfahrzeugführer über das deutsche GSM-R erhalten.

5.Fahrdienst auf den Betriebsstellen

5.1. Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern

1. Zu den fahrdienstlichen Meldungen gehören die Zugmeldungen und andere Meldungen, die der Regelung und Sicherung der Zugfahrten dienen.
2. Die fahrdienstlichen Meldungen werden fernmündlich gegeben und sind in der Regel auf der Zugmeldeleitung abzugeben. Wenn diese Verbindung gestört ist, können diese Meldungen auch über andere Kommunikationsverbindungen gegeben werden.
3. Die Fdl haben sich wie folgt zu melden: „**ici, AC Perl“** (hier Fdl Perl), „**ici, AC Apach Poste 2**“. (hier Fdl Apach Poste 2).
4. Meldungen mit festem Wortlaut sind wörtlich zu wiederholen.
5. Bei Meldungen ohne festen Wortlaut muss die Wiederholung alle wesentlichen Angaben enthalten.
6. Die Wiederholung ist einzuleiten mit den Worten **„je répète“** (Ich wiederhole).
7. Die Richtigkeit der Wiederholung ist mit dem Wort **„exact“** (richtig) zu bestätigen.

5.2. Durchführung der Zugmeldungen

1. Die Zugmeldungen werden zwischen dem Fdl Apach Poste 2 und dem Fdl Perl gegeben. Jede Zugmeldung ist einzuleiten mit dem Wort :
   „annonces“, („Zugmeldung“)
2. **Abmelden**
   Die Züge beider Fahrtrichtungen sind bis zu fünf Minuten vor der planmäßigen Ab- oder Durchfahrtszeit abzumelden. Die Abmeldung lautet:

   „Train (numéro) départ ou passage prévu à …..heures …..minutes“

   („Zug……..(Nummer)voraussichtlich ab ….Uhr ….Minuten“)

3. **Anbieten, Annehmen**

   3.1. Angeboten und angenommen werden die Züge nur beim Fahren auf dem Gegengleis (siehe Abschnitt 5.7).
   Dabei werden die Züge beider Richtungen bis zu 5 Minuten vor der planmäßigen Ab- oder Durchfahrzeit angeboten und angenommen.

   3.2. Ein Zug darf von einem Fdl erst angeboten werden, wenn:
   - der letzte vorausgefahrene Zug auf dem Nachbarbahnhof angekommen ist,
   - der letzte auf dem Gegengleis angenommene Zug im eigenen Bahnhof angekommen ist.

   3.3. Angeboten wird der Zug mit den Worten:
   „train n°..... est-il accepté?“ „
   (Wird Zug …… (Nummer) angenommen ? “)

   3.4. Angenommen wird der Zug mit den Worten:
   „train n°..... oui“
   („Zug ……..Nummer ja“)

   3.5.

4. **Rückmelden**
   Eine Rückmeldung ist zu geben, wenn dies diese gemeinsame Regelung vorschreibt (Störungen, Fahren auf dem Gegengleis usw.).
   ‚Wenn die Bedingungen erfüllt sind, gibt der zuständige Fdl unmittelbar die Rückmeldung:
   „train n°..... arrivé à ..... (nom de la gare).
   („Zug.. (Nummer) in (Name der Stelle) angekommen“)

   Bei Räumungsprüfung ist die Rückmeldung die Bestätigung der Räumungsprüfung.

5.3. Schriftliche Befehle DB – IN 38 (Bulletin C) SNCF

1. Schriftliche Befehle DB für Triebfahrzeugführer und Bulletin C SNCF sind auf der Grenzstrecke auf zweisprachigen Vordrucken auszufertigen.
2. Alle Triebfahrzeuge, die die Grenzstrecke befahren, müssen mit zweisprachigen Befehlen ausgerüstet sein
3. Befehle DB und IN38 SNCF R (Bulletin C) siehe **Anlagen 3 a und 3 b.**

Der Fdl Apach muss die bulletins C für Signale mit Mehrfachfahraufträgen mit folgenden Maßnahmen ergänzen

- Wenn ein Vorsignal angezeigt sein sollte: VORSIGNAL « VR 0 »
- Wenn ein weißes Licht angezeigt sein sollte: « WEISSES LICHT»

5.4. Gefährliche Ereignisse

1. Anhalten der Züge bei Gefahr

1.1. Wird eine Gefahr oder drohende Gefahr bekannt, müssen Fahrten sofort mit allen Mitteln angehalten werden, sofern nicht dadurch die Gefahr vergrößert wird.

1.2. Die Gefahr ist sofort dem Fdl Perl oder Apach Poste 2 mit nachfolgendem Wortlaut zu melden.

„Mayday, Mayday, Mayday, arrêt des circulations “
(„Mayday, Mayday, Mayday, alle Fahrten sofort anhalten

1.3. Bei Eingang dieser Meldung treffen die Fdl Perl und Apach Poste 2 die notwendigen Maßnahmen nach den Regeln ihrer Bahn.

2. Nothaltauftrag über Zugfunk:

2.1. Die Fdl Perl, Apach und die BZ (Streckendisponent) Frankfurt müssen Nothaltauftrag über Zugfunk GSM-R (D) geben, unabhängig davon, ob sich der Zug in Deutschland oder Frankreich befindet (**siehe Anlage 7**).

2.2. Wenn es auf Grund der Situation sinnvoll ist, geben die Fdl Apach zuerst einen Nothaltauftrag auf dem Zugfunk der SNCF. Dabei meldet der Fdl Poste 2 die Gefahr sofort dem Fdl Poste 1.

3. Ausschaltung der Oberleitung im Gefahrenfall:

3.1. Ist eine Ausschaltung der Oberleitung im Gefahrenfall auf der Grenzstrecke aus welchem Grund auch immer erforderlich, wird ein Befehl zur Ausschaltung im Gefahrenfall an CSS Pagny sur Moselle, an Zes Borken oder an den Fdl Perl übermittelt. Derjenige der den Befehl erhält, führt unverzüglich die Ausschaltung im Gefahrenfall auf seinem Abschnitt durch und leitet den Befehl auf dem schnellsten und direktesten Weg, der ihm zur Verfügung steht, an seinen Ansprechpartner weiter. Die Weiterleitung des Befehls zur Ausschaltung im Gefahrenfall erfolgt mit folgender zweisprachiger Meldung:

„Coupure d`urgence section frontière Apach - Perl“
„Ausschaltung im Gefahrenfall Grenzstrecke Apach – Perl“;

3.2. Die Durchführung der Ausschaltung im Gefahrenfall wird so schnell wie möglich mit folgender zweisprachiger Meldung bestätigt:

„Coupure d'urgence section frontière Apach – Perl exécutée"
„Ausschaltung im Gefahrenfall der Grenzstrecke Apach – Perl ausgeführt";

3.3. Wenn die Gründe für die Aussschaltung im Gefahrenfall weggefallen sind, wird die Wiedereinschaltbereitschaft mit folgender zweisprachiger Meldung übermittelt:

„Coupure d'urgence Apach – Perl voie 1 terminée"
„Gleis 1 Apach – Perl ist zum Einschalten frei"

und/oder

„Coupure d'urgence Perl – Apach voie 2 terminée"
„Gleis 2 Perl -Apach ist zum Einschalten frei"

Erst nach Übermittlung der Wiedereinschaltbereitschaft darf die Einschaltung nach den Regelungen des Jeweiligen EIU erfolgen.

Der jeweilige Fahrdienstleiter wird von der CSS für französische Oberleitungen oder von der Zes für deutsche Oberleitungen über die Wiederinbetriebnahme informiert.

4. Melden gefährlicher Ereignisse

4.1. Die Staatsgrenze ist zugleich die Notfallmeldegrenze zwischen DB InfraGO AG und SNCF (als EIU), sie liegt in km 159,512 (DB InfraGO AG) = km 22,168 (SNCF Réseau).

4.2. Die Fdl Perl und Apach Poste 2 verständigen sich über alle Unfälle und sonstigen Unregelmäßigkeiten, die Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung auf der Grenzstrecke haben. Sie vereinbaren gegebenenfalls die erforderlichen ersten Hilfsmaßnahmen, verständigen sich über die Auswirkungen auf die Betriebsführung. Die Fdl Perl und Fdl Apach Poste 2 (über den Fdl Poste 1) verständigen ihre zuständigen Organisationseinheiten entsprechend den Vorschriften ihrer Bahn.

4.3. Einzusetzende Notfalltechnik und Hilfsmittel sind zwischen den zuständigen Notfallmanagern bzw. Mitarbeitern der EIU abzustimmen.

5. Interne Untersuchen gefährlicher Ereignisse:
Sind nach den ersten Ermittlungen des untersuchenden EIU Mitarbeiter, Anlagen oder Fahrzeuge des Nachbar-EIU betroffen, ist das Ereignis gemeinsam zu untersuchen. Das Ergebnis ist vom untersuchenden EIU in einer Niederschrift festzuhalten und dem Nachbar-EIU bekanntzugeben.

5.5. Hilfeleistung

1. Kann ein liegen gebliebener Zug zwischen Apach und Perl nicht aus eigener Kraft weiterfahren oder muss ein Zugteil zurückbleiben, so ist das betroffene Gleis zu sperren (siehe Abschnitt 5.6).
2. Die Sperrung des Gleises darf erst aufgehoben werden, wenn das Gleis von allen Fahrzeugen geräumt ist.
3. Triebfahrzeuge zur Hilfeleistung sind als Rangierfahrten nach Abschnitt 7.1 und 7.2 durchzuführen.

4. Hilfe wird vom Tf mündlich über Fernsprecher, Zugfunk oder andere geeignete Mittel beim zuständigen Fahrdienstleiter angefordert.

    - im Gleis Apach – Perl (Gleis 1) bis Esig F Perl beim Fdl Poste 2 Apach
    - im Gleis Perl – Apach (Gleis 2) bis Esig C 18 Apach beim Fdl Perl

5. Die betroffenen Fdl und der Tf des liegen gebliebenen Zuges stimmen die erforderlichen Maßnahmen zur Hilfeleistung ab, unabhängig davon, ob die Hilfeleistung von Apach oder Perl aus erfolgt.
6. Nach der Anforderung von Hilfe darf der Tf des Zuges (oder ein vorderer Zugteil) nicht mehr weiterfahren oder den Zug schieben lassen ohne die Zustimmung des Fdl Perl oder Apach Poste 2. Die Zustimmung an den Tf erteilt der Fdl, in dessen Zuständigkeitsbereich sich das führende Fahrzeug befindet. Hierüber verständigen sich die beiden Fdl.
7. Ein Zug darf nur zurückgesetzt werden, wenn:

    - Der Fdl des rückliegenden Bf zugestimmt hat
    - sich ein Rangierbegleiter auf dem ersten Fahrzeug befindet und eine Verbindung (Sicht- oder Funkverbindung) zum Tf besteht oder sich ein Triebfahrzeug in Fahrtrichtung an der Zugspitze befindet.

    Das Zurücksetzen in den Bf Apach oder Perl erfolgt als Rangierfahrt.

8. Nach Räumung des Gleises ist das Freisein zu überprüfen:
    - vom Fdl Poste 2 Apach für das Gleis Apach – Perl (Gleis 1)
    - vom Fdl Perl für das Gleis Perl – Apach (Gleis 2)

5.6. Sperren von Gleisen

1. Ein Gleis der ist zu sperren:

    1.1. Planmäßig

    - Zur Durchführung von außergewöhnlichen Transporten, wenn es in der Bza bzw. ATE (unter Ausschluss von Kreuzungen und Überholungen) vorgeschrieben ist (Lü Dora),
    - Auf schriftliche Anweisung zur Durchführung von Arbeiten,

    1.2. Außerplanmäßig

    - Bei Unfällen oder Störungen
    - Kurzfristige Arbeiten ohne Auswirkungen auf den Zugverkehr
    - Beim Liegenbleiben eines Zuges
    - Wenn Personen durch das Sperren des Gleises gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehende Gefahr gesichert werden sollen (Uv-Berechtigte, Notfallmanager, …)

2. Zuständig für das Sperren der Gleise und für die Aufhebung der Sperrung:

    - der Fdl Poste 2 Apach für das Gleis Apach – Perl (Gleis 1)
    - der Fdl Perl für das Gleis Perl – Apach (Gleis 2)

3. Sicherungsmaßnahmen

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

4. Vereinbarung der Gleissperrung

Das jeweilige Gleis darf nur gesperrt werden, wenn dies zwischen den zuständigen Fdl vereinbart wurde und die beiden Fdl festgestellt haben, dass der zuletzt gefahrene Zug vollständig in Apach oder Perl angekommen ist.

Wenn das Gleis wegen eines Unfalles oder aus anderen Gründen nicht durchgehend befahren werden kann, darf das Gleis gesperrt werden, ohne dass die Voraussetzungen nach Abschnitt 5.6.4 erfüllt sind.

5. Das Gleis wird gesperrt mit dem Wortlaut:

   „Voie de ….. à ….. fermée“

   („Gleis von ….. nach ….. gesperrt“)

6. Die Sperrung des Gleises darf aufgehoben werden, wenn
   - der Anlass weggefallen ist,
   - das Gleis von allen Fahrzeugen geräumt ist und
   - die Zustimmung des Nachbar-Fdl vorliegt.
7. Wenn ein Gleis wegen eines außergewöhnlichen Transportes im Nachbargleis gesperrt ist, darf die Sperrung erst von dem Fdl aufgehoben werden, wenn der Zug mit dem außergewöhnlichen Transport in Apach bzw. Perl angekommen ist.
8. Die Gleissperrung wird aufgehoben mit dem Wortlaut:

   „Fermeture de la voie de ….. à ….. levée“

   („Sperrung des Gleises von ….. nach ….. aufgehoben“)

9. Die Sperrung eines Gleises, der Sperrgrund und die Aufhebung der Gleissperrung sind in der dafür vorgesehenen Unterlage des jeweiligen EIU nachzuweisen.

5.7. Fahren auf dem Gegengleis

1. Züge der Richtung Apach – Perl fahren planmäßig über Gleis 1 (Regelgleis).
   Züge der Richtung Perl – Apach fahren planmäßig über Gleis 2 (Regelgleis).
2. Wenn von dieser Fahrordnung abgewichen werden muß (z. B. Gleissperrung wegen Störungen oder planmäßigen Arbeiten) befahren die Züge das Gegengleis mit schriftlichem Befehl nach dem zweisprachigen Muster gem. **Anlage 3a**.
   Die zulässige Geschwindigkeit für Züge <u>auf dem Gegengleis</u> beträgt 30 km/h und es ist auf Sicht zu fahren.
3. Das Befahren des Gegengleises wird angeordnet für
   - <u>eine einzige Zugfahrt bei Störungen</u>:
     - Richtung Frankreich – Deutschland:
       durch den Fdl Apach Poste 2 in Abstimmung mit dem CO2C
     - Richtung Deutschland – Frankreich:
       durch den Fdl Perl in Abstimmung mit dem Disponent in der BZ Frankfurt
     - wenn es die Zugfahrt erfordert (Bza/ATE) durch den zuständigen Fdl

   - <u>Bei mehreren Zugfahrten</u>

     Wenn es notwendig ist, mehrere Züge im Gegengleis zu fahren, ist eine gemeinsame örtliche schriftliche Anweisung SNCF R/DB InfraGO erforderlich. Der Antrag muss 12 Monate im Voraus gestellt werden und die Machbarkeit wird intern von SNCF Réseau und DB InfraGO AG geprüft.

4. Das Fahren auf dem Gegengleis darf nicht angeordnet werden, wenn die Verständigung zwischen Perl und Poste 2 in Apach völlig gestört ist (siehe Abschnitt 5.9.1)
5. Wenn Züge auf dem Gegengleis durchgeführt werden sollen, verständigt der Fdl, der die

Züge auf dem Gegengleis ablassen möchte seinen Nachbar-Fdl und führt das Fahren auf dem Gegengleis mit folgendem Wortlaut ein:

„A partir de …..h…..min, les trains du sens Apach – Perl (ou Perl -Apach) circulent en sens inverse du sens normal."
("Ab ……Uhr …..Min. befahren die Züge der Richtung Apach - Perl (bzw. Perl - Apach) das Gegengleis.")

Die beteiligten Mitarbeiter sind hierüber zu verständigen.
Die zuständigen Fdl weisen das Einführen und die Verständigung der Beteiligten entsprechend den Regeln ihrer Bahn nach.

6. Zugmeldungen

6.1. Beim Fahren auf dem Gegengleis sind die Züge beider Fahrtrichtungen anzubieten, anzunehmen und abzumelden (siehe auch Abschnitt 5.2).

6.2. Bei Zugmeldungen für Züge die das Gegengleis befahren, ist die Zugmeldung um die Worte „**sur voie en sens inverse du sens normal**", („auf dem Gegengleis") zu ergänzen.

7. Räumungsprüfung

7.1. Bei den Zügen beider Fahrtrichtungen ist eine Räumungsprüfung durchzuführen. Dabei ist festzustellen, dass der Zug in der Fahrtrichtung

- Apach – Perl mit Zugschluss in Perl am Stellwerk Bf Perl
- Perl – Apach mit Zugschluss in Apach am Stellwerk Poste 2

vorbeigefahren ist.
Die Räumungsprüfung ist dem Nachbar-Fdl durch die Rückmeldung mit folgendem Wortlaut zu bestätigen:
„train n°..... arrivé à ..... (nom de la gare).
("Zug Nr.… in …(Name des Bahnhofs) angekommen")

7.2. Wenn der Fdl Apach Poste 2 oder der Fdl Perl nicht in der Lage ist den Zugschluss festzustellen obwohl der Zug angekommen ist und deshalb die Rückmeldung nicht geben kann,
erhält der nächsten Zug Befehle mit folgendem Wortlaut:

- in Richtung Apach durch den Fdl Perl
  Befehl 6:
  - 6.40 fahren auf Sicht
  - x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung / x.42.1 30 km/h
  - x.43 zwischen Bf Perl und x.44 Bf Apach
  - x.47.1 von km Asig N2 bis x.48.1 km 21,880 SNCF Réseau,
  - x.95: Grund Nr. 10

- in Richtung Perl durch den Fdl Poste 2
  Befehl 6:
  - 6.40 fahren auf Sicht
  - x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung / x.42.1 30 km/h
  - x.43 zwischen Bf Apach und x.44 Bf Perl
  - x.47.1 von km 21,880 SNCF Réseau bis x.48.1 Esig F,
  - x.95: Grund Nr. 10

8. Bedingungen beim Anbieten

Fdl Perl

Sie dürfen einen Zug auf dem Gegengleis (Gleis 1) dem Fdl Poste 2 Apach erst anbieten,wenn

- Sie für den letzten Zug aus Richtung Apach eine Räumungsprüfung durchgeführt haben.
- der Fdl Poste 2 Apach für den letzten auf dem Gegengleis gefahrenen Zug Ihnen die

Räumungsprüfung bestätigt hat.

Sie dürfen dem Fdl Poste 2 Apach einen Zug auf dem Regelgleis (Gleis 2) erst anbieten, wenn Sie für den letzten aus Richtung Apach auf dem Gegengleis gefahrenen Zug eine Räumungsprüfung durchgeführt haben und diese dem Fdl Poste 2 Apach bestätigt haben.

Fdl Poste 2 Apach

Sie dürfen einen Zug auf dem Gegengleis (Gleis 2)dem Fdl Perl erst anbieten, wenn

- Sie für den letzten Zug aus Richtung Perl eine Räumungsprüfung durchgeführt haben.
- der Fdl Perl für den letzten auf dem Gegengleis gefahrenen Zug Ihnen die Räumungsprüfung bestätigt hat.

Sie dürfen dem Fdl Perl einen Zug auf dem Regelgleis (Gleis 1) erst anbieten, wenn Sie für den letzten aus Richtung Perl auf dem Gegengleis gefahrenen Zug eine Räumungsprüfung durchgeführt haben und diese dem Fdl Perl bestätigt haben.

9. Sicherungsmaßnahmen
   Während dem Befahren des Gegengleises treffen die Fdl Apach Poste 2 und Perl die Sicherungsmaßnahmen nach den Bestimmungen ihrer Bahn.

10. Auftrag zu Befahren des Gegengleises

Fdl Bf Perl

Den Auftrag zum Befahren des Gegengleises von Perl nach Apach erteilen Sie dem Tf mit zweisprachigem schriftlichem Befehl nach **Anlage 3a**

- Nr. 1, „Vorbeifahrt am Halt zeigenden Asig N 1…… „
- Nr. 6, „Fahren auf Sicht von Perl bis Apach“
- Nr. 23, „Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis von Perl bis Apach“
- Nr. 95.95 „Sie dürfen mit höchstens 30 km/h fahren von Perl bis Apach, Carré Violet 16 links vor der Einfahrweiche Bf Apach beachten“.

Fdl Poste 2 Bf Apach

Den Auftrag zum Befahren des Gegengleises von Apach nach Perl erteilen Sie dem Tf mit zweisprachigem schriftlichem Befehl nach **Anlage 3a**

- Nr. 1, „Vorbeifahrt am Halt zeigenden Asig Cv 13, zusätzlich einen zweisprachigen Bulletin C“
- Nr. 6, „Fahren auf Sicht von Apach bis Perl“
- Nr. 23, „Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis von Apach bis Perl“
- Nr. 95.95 „Sie dürfen mit höchstens 30 km/h fahren von Apach bis Perl, tiefstehendes Ls rechts vom Gleis beachten“.

11. Zustimmung zur Abfahrt in Apach
    Der Fdl Poste 2 gibt seine Zustimmung zur Abfahrt Richtung Perl nach den Regeln der SNCF.

12. Fahren auf dem Gegengleis aufheben
    Der betroffene Fdl, der das Fahren auf dem Gegengleis eingeführt hat, darf dies erst wieder aufheben, nachdem der Anlass weggefallen ist.
    Das Fahren auf dem Gegengleis wird aufgehoben mit den Worten:
    « A partir de …..h…..min, les trains du sens Perl – Apach (ou Apach – Perl) circulent à nouveau en sens normal».
    (“Ab ……Uhr …..Min. fahren die Züge der Richtung Perl – Apach (oder Apach – Perl) wieder auf dem Regelgleis.“)

    Die beteiligten Mitarbeiter sind hierüber zu verständigen.

    Die betroffenen Fdl weisen das Aufheben und die Verständigung der Beteiligten entsprechend den Regeln ihrer Bahn nach.

5.8. Störungen 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 InfraGO es befährt (CO2C LORCA oder BZ). Wenn die Leitstelle davon Kenntnis erhält, verständigt es die Leitstelle des benachbarten EIU. Jedes EIU trifft die für das jeweilige InfraGO vorgesehenen Maßnahmen.

5.9. Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke

5.9.1. Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl

Die Verständigung zwischen Perl und Apach Poste 2 gilt als völlig gestört, wenn keine Verständigung über sonstige Telekommunikationseinrichtungen mehr möglich aber Räumungsprüfung durch Rückmelden zu bestätigen ist. Bis zur Herstellung einer Telekommunikationsverbindung dürfen keine Zugfahrten zugelassen werden.

5.9.2. Störung an signaltechnischen Einrichtungen

(1) Richtung Perl - Apach

a) Durch die Fahrtstellung der Ausfahrsignale N 1 und N 2 in Perl wird bestätigt, dass der Zugfolgeabschnitt geräumt und das Einfahrsignal C 18 in Apach in Haltstellung gekommen war und erneut in die Fahrtstellung gebracht worden ist.

Die Zugfolge ist nicht mehr durch die Signalanlagen gesichert, wenn der Zug in Perl

- am Halt zeigenden Hauptsignal mit Befehl vorbeifahren soll
- ohne Hauptsignal ausfahren soll
- ein Halt zeigendes Hauptsignal überfahren hat

In diesen Fällen ist vorher eine Räumungsprüfung durchzuführen

Aufgaben des Fdl Perl:

Der Fdl Perl hat eine Räumungsprüfung für den Zug durchführen zu lassen, der zuletzt den Zugfolgeabschnitt von Perl bis Apach durchfahren hat (Einzelräumungsprüfung).

Aufgaben des Fdl Apach Poste 2:

Der Fdl Poste 2 Apach muss feststellen, dass der zuletzt von Perl abgelassene Zug mit Schlußsignal eingetroffen und das Einfahrsignal C 18 in Haltstellung ist

Der Fdl Poste 2 Apach bestätigt die Räumungsprüfung an den Fahrdienstleiter Perl durch die Rückmeldung:

« Train…(Numéro)… arrivé à Apach ».
("Zug …(Nummer)… in Apach angekommen").

b) Die Gleisfreimeldeanlagen der Abschnitte 2[3] oder Zb wirken nicht mehr ordnungsgemäß,

1. wenn sie gestört sind
2. wenn die technische Fachkraft im Störungs- und Arbeitsbuch die Fahrwegprüfung durch Hinsehen vorgeschrieben hat (Abschnittsprüfung).

Aufgaben des Fdl Perl:

1. Ist die Gleisfreimeldeanlage gestört,

   muss der Fdl Perl zuerst eine Räumungsprüfung für den Zug durchführen lassen, der zuletzt den Zugfolgeabschnitt von Perl bis Apach befahren hat (Einzelräumungsprüfung).

   Anschließend ist die Räumungsprüfung bei allen Zügen auf Dauer durchzuführen (Räumungsprüfung auf Zeit)

2. Hat die technische Fachkraft die Fahrwegprüfung durch Hinsehen vorgeschrieben,muss der Fdl Perl ab diesem Zeitpunkt die Räumungsprüfung bei allen Zügen auf Dauer durchführen lassen (Räumungsprüfung auf Zeit)
   Er führt die Räumungsprüfung auf Zeit ein und teilt dies dem Fdl Poste 2 Apach mit Ursache und Zeitpunkt mit.

3. Kann Ihnen der Fdl Poste 2 Apach die erforderliche Räumungsprüfung nicht durch Rückmeldung des Zuges bestätigen, müssen Sie den folgenden Zug durch schriftlichen Befehl 6 (Anlage 3) gemäß Abschnitt 5.7.2 beauftragen auf Sicht und mit höchstens 30 km/h zu fahren.

Aufgaben des Fdl Apach Poste 2:

Bei der Räumungsprüfung muss der Fdl Poste 2 Apach feststellen, dass der zuletzt von Perl abgelassenen Zug mit Schlußsignal eingetroffen und das Einfahrsignal C 18 in Halt-stellung ist.

Er bestätigt die Räumungsprüfung an den Fdl Perl durch die Rückmeldung

« Train…(Numéro)… arrivé à Apach ».
("Zug …(Nummer)… in Apach angekommen").

Zuschlußfeststellung in Apach nicht möglich:
Wenn der Fdl Poste 2 Apach ausnahmsweise bei Einzelräumungsprüfung oder bei Räumungsprüfung auf Zeit in Apach den Zugschluß nicht feststellen kann, obwohl der Zug in Apach angekommen ist, muss er den Fahrdienstleiter Perl verständigen.

Während der Räumungsprüfung auf Zeit treffen die Fdl Perl und Poste 2 Apach Sicherungsmaßnahmen nach den Regeln ihrer Bahn.

Der Fdl Perl darf die Räumungsprüfung auf Zeit aufheben, wenn alle Anlässe weggefallen sind und danach ein Zug den Zugfolgeabschnitt zwischen Perl und Apach in gewöhnlicher Fahrtrichtung befahren hat (Kontrollzug). Dieser Zug muß auf Hauptsignal in den Zugfolgeabschnitt eingefahren sein.
Danach teilt er dem Fdl Poste 2 in Apach mit, dass die Räumungsprüfung auf Zeit aufgehoben ist.

(2) Richtung Apach - Perl

Aufgaben des FDL Apach Poste 2:

Wenn die Ausfahrsignale C 11 und Cv 13 nicht geöffnet werden können oder wenn die Signale C 11 und Cv 13 nicht geöffnet werden dürfen, müssen Sie die Rückmeldung für den Zug einholen, der zuletzt den Zugfolgeabschnitt von Apach bis Perl befahren ist.

Kann Ihnen der Fahrdienstleiter Perl die Rückmeldung des Zuges nicht geben, müssen Sie den folgenden Zug durch schriftlichen Befehl (Anlage 3) gemäß Abschnit 5.7.2 beauftragen auf Sicht und mit höchstens 30 km/h zu fahren.

5.9.3. Erloschenes Signalbild, C10 oder C18 in Apach

Im Falle eines erloschenen Signalbildes, C10 oder C18 in Apach, kann der Fdl Apach Poste 2 den Fdl Perl bitten um nachfolgenden Befehl mit folgendem wortlaut zu übermitteln:

« AC Apach Poste 2 à AC Perl: Remettez, jusqu'à nouvel avis à tous les trains se dirigeant vers Apach l'ordre suivant : »
«Fdl Apach Poste 2 an Fdl Perl: Erteilen Sie, bis auf Widerruf, jedem Zuge in Richtung Apach den folgende Befehl:

Befehl 95.95:
Arrêtez-vous au signal d'entrée C18, même ouvert, mettez-vous en contact avec l'AC d'Apach Poste 2
Befehl 95.95:
(«Bleiben Sie trotz Fahrstellung des Esig C18 vor diesem stehen und nehmen Kontakt mit Fdl Apach Poste 2 auf »)

Nach Abschluss der Störung (oder Arbeiten), erlaubt der Fdl Apach Poste 2 dem Fdl Perl die Übergabe des Befehls Nr 95.95 aufzuheben. Hierzu verwendet er nachfolgenden Wortlaut :

«Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n°95.95 pour les trains en direction d'Apach»
(„Befehl 95.95 nicht mehr erforderlich für Zügen in Richtung Apach")

5.10. Verkehrsunterbrechung von mehr als 72 Stunden zwischen Apach Posten 2 und Perl.

Wenn die selbsttätige Gleisfreimeldeanlange mit Gleisstromkreisen (z.B. Gleisabschnitte1³ und 2³) länger als 72 Stunden nicht befahren worden ist, gilt die Gleisfreimeldeanlange als gestört.
Für die Wiederaufnahme des Zugverkehrs:
- Der ersten Zugfahrt jeder Richtung muss den folgenden schriftlichen Befehl erhalten:

- In Richtung Apach über Fdl Perl.
  Befehl Nr. 6, auf Sicht, 30 km/h: "zwischen Bahnhof Perl und Apach Poste 2, von Asig N2 bis km 21,880 SNCF Réseau", Grund "Nr. 10"

- In Richtung Perl über den Fdl Apach.
  Befehl Nr. 6, auf Sicht, 30 km/h,: "zwischen Apach Poste 2 und Bahnhof Perl, von km 21,880 SNCF Réseau bis Esig F, Grunde "Nr. 10"

- für alle Zugfahrten ist eine Raumungsprüfung erforderlich. Fdl Perl / Poste 2 Apach bestätigen die Raumungsprüfung durch die Rückmeldung:
« Train…(Numéro)… arrivé à Apach/Perl »
("Zug...(Nummer)... in Apach/Perl angekommen").

Die Anlage gilt so lange als gestört, bis die französische signaltechnische Fachkraft die Beseitigung der Störung gemeldet hat.

6.Transporten (aT)

6.1. Grundsätze

(1) Wenn ein EVU einen außergewöhnlichen Transport im internationalen Verkehr über die Grenzstrecke Apach - Perl durchführen will, muss es folgende Dokumente erhalten:

- ein „Avis de Transport Exceptionnel“ (ATE), herausgegeben vom Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) von SNCF Infrastructure, das die Bedingungen für das Verkehren auf dem französischen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält

- eine Bza (Abkürzung für Betrieb, Zugförderung, außergewöhnlich), herausgegeben vom „Team außergewöhnliche Transporte“ (TaT) der DB InfraGO (RB Mitte), die die Bedingungen für das Verkehren auf dem deutschen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält.

Ein außergewöhnlicher Transport, der auf der Grenzstrecke verkehrt, darf erst mit einem Zug befördert werden, wenn von Seiten der DB InfraGO eine **Beförderungsanordnung** für die Züge des InfraGOfahrplans oder eine **Fahrplananordnung (Fplo)** für die Züge des Gelegenheitsverkehrs **und** von Seiten der SNCF Infrastructure eine “**Autorisation d’Incorporation d’un Transport Exceptionnel”** (Einstellungsgenehmigung für einen außergewöhnlichen Transport) vorliegt.

(2) Die Beförderungsanordnung/Fplo der DB InfraGO enthält:

- die Bza-Nr. der DB InfraGO und die ATE-Nr. der SNCF Infrastructure
- den Verkehrstag
- den zu benutzenden Zug
- die Bedingungen (Einschränkungen) für das Verkehren auf der gesamten Grenzstrecke

(3) Die Einstellungsgenehmigung der SNCF Infrastructure wird gegeben:

- für die Fahrtrichtung Frankreich – Deutschland: durch eine Dépêche von SNCF (CO2C LORCA) an die zuständige Stelle des EVU, ggf. über das vom Abfahrtsbahnhof des, den außergewöhnlichen Transportes befördernden Zuges zuständige CO2C.
- für die Fahrtrichtung Deutschland – Frankreich: durch die auf dem speziellen zweisprachigen Vordruck vermerkte Zustimmung, die von SNCF (CO2C LORCA) an DB InfraGO (RB Mitte) gesendet wird.

6.2. Zweisprachiger Vordruck

Die zuständige Stelle der SNCF (CO2C LORCA) und DB InfraGO (RB Mitte) bieten sich außergewöhnliche Transporte gegenseitig an. Zu diesem Zweck sendet je nach Fahrtrichtung SNCF (CO2C LORCA) oder DB InfraGO (RB Mitte) 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.
- den Grenzbahnhof
- die Ankunftszeit

- den Versandbahnhof
- den Zielbahnhof
- 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 SNCF (CO2C LORCA) oder DB InfraGO (RB Mitte) die Zustimmung durch Rücksendung des um die Einschränkungen auf dem aufnehmenden InfraGO ergänzten speziellen zweisprachigen Vordrucks.

6.3. Einstellungsgenehmigung für aT

Der außergewöhnliche Transport darf erst mit dem vorgesehenen Zug befördert werden, wenn eine Einstellungsgenehmigung entweder von der SNCF (CO2C LORCA) für die Richtung Frankreich – Deutschland oder DB InfraGO (RB Mitte) für die Richtung Deutschland – Frankreich vorliegt.

Der CO2C LORCA verständigt mittels Dépêche den Fdl Apach und teilt ihm den Verkehrstag, den betreffenden Zug, die ATE- und Bza-Nr. sowie die Einschränkungen für die gesamte Grenzstrecke mit. Parallel dazu informiert RB Mitte den Fdl Perl durch Übermittlung der Beförderungsanordnung oder Fplo, die den Verkehrstag, den betreffenden Zug, die ATE- und Bza-Nr. sowie die Einschränkungen für die gesamte Grenzstrecke enthält.

6.4. Anbieten und Annehmen von aT

Bevor ein Fdl einen Zug mit einem/mehreren außergewöhnliche 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 52.3 anzubieten.

Dabei ist folgender besonderer Wortlaut zu verwenden:

« Offre du train n°…. avec Transport(s) Exceptionnel(s) ATE n°… / Bza n°… avec / sans restrictions. Acceptez-vous train n°...? ».
(„Zugmeldung, für Zug …(Nr.) mit außergewöhnlichem Transport/außergewöhnlichen Transporten, ATE-Nr. …, Bza-Nr. …., mit/ohne Einschränkungen. Wird Zug …(Nr.) 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/-e gegeben sind, nimmt er den Zug mit folgendem Wortlaut an:
« Train n°... avec Transport(s) Exceptionnel(s), oui je l’accepte ».
(„Zug …(Nr.) mit außergewöhnlichem Transport/außergewöhnlichen Transporten ja“)

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 °... avec Transport(s) Exceptionnel(s), oui je l’accepte »
(„Jetzt Zug …(Nr.) mit außergewöhnlichem Transport/außergewöhnlichen Transporten ja“).

Auch der Fdl Apach Poste 2 vermerkt die Besonderheit (Nr. ATE/BZA mit/ohne Einschränkungen) in seinem Zugmeldebuch.

6.5. Durchführung außergewöhnlicher Transporte mit Einschränken auf der Grenzstrecke

Wenn die ATE oder Bza für die Beförderung auf der Grenzstrecke Einschränkungen (Verbot von Kreuzung, Überholung, Sperrung des Nachbargleises, …) vorschreiben, sind die Bestimmungen des Abschnitts 5.6 zu beachten.

7.Rangieren

7.1. Grundsätze

1. In den Bahnhöfen Apach und Perl wird nach den nationalen Regeln rangiert.
2. Ohne Zustimmung des Fdl Perl darf rangiert werden
   > im Bf Apach im Gleis 1 bis zum ESig F, Bf Perl

   Mit Zustimmung des Fdl Apach Poste 2 darf rangiert werden
   > Im Bf Perl im Gleis 2 bis zum Esig C 18 Bf Apach
3. Die Triebfahrzeuge werden vom EVU- Personal gekuppelt und entkuppelt. In anderen Fällen (Arbeitszüge …) wird grundsätzlich von den jeweiligen Mitarbeitern gekuppelt und entkuppelt.
4. Der Bahnübergang 19 ist vor Zulassung der Rangierfahrt durch den Fdl Poste 2 zu sichern.
5. Beim Rangieren mit elektrischen Triebfahrzeugen prüfen die Fdl Perl und Poste 2 Apach, dass die Oberleitung eingeschaltet ist.
   Wenn die Systemtrennstelle im Bf Perl befahren werden soll, prüfen die Fdl Perl und Apach Poste 2, dass die Triebfahrzeuge für beide Stromsysteme ausgerüstet sind.
6. Für das Anbringen von Sperren und Merkhinweisen gelten die Regelungen des jeweiligen EIU.

7.2. Rangieren über die Aus-und Einfahrsignalen der Bf Apach und Perl

1. **Rangieren im Bf Apach Richtung Perl**

1.1. Rangieren auf Gleis 1

Das Rangieren über Esig F Bf Perl ist nur mit Zustimmung des Fdl Perl erlaubt. Bei der Zustimmung ist der Punkt zu nennen, bis zu dem rangiert werden darf.
Er gibt seine Zustimmung mündlich. Er bringt das Signal F in die Stellung Hp 0 + Sh 1.

1.2. Rangieren auf Gleis 2

Das Rangieren über Einfahrsignal C 18 ist nur mit Zustimmung des Fdl Perl erlaubt. Bei der Zustimmung ist der Punkt zu nennen, bis zu dem rangiert werden darf.
Der Fdl Perl darf seine Zustimmung nur geben, wenn
- keine Zugfahrt nach Gleis 2 und keine Rangierfahrt auf dem Gleis 2 zugelassen ist
- er das Gleis 2 gesperrt hat (siehe Abschnitt 5.6).

2. **Rangieren im Bf Perl Richtung Apach**

2.1. Rangieren auf Gleis 2

Das Rangieren über Esig C 18 Bf Apach ist nur mit Zustimmung des Fdl Poste 2 Bf Apach erlaubt. Bei der Zustimmung ist der Punkt zu nennen, bis zu dem rangiert werden darf. Er gibt seine Zustimmung mündlich. Er bringt das Signal C 18 in die Stellung „VL,A oder RR“.

2.2. Rangieren auf Gleis 1

Das Rangieren über die Rangierhalttafel (Ra 10) Bf Perl ist nur mit Zustimmung des Fdl Poste 2 Bf Apach erlaubt.
Der Fdl Poste 2 Bf Apach erlaubt diese Rangierfahrt nach dem:
-er den Bahnübergang 19 geschlossen hat und die Signale C11 und Cv13 auf Halt gelegt sind,
-keine andere Rangierfahrt im Bereich des Poste 2 stadtfindet,
-der Punkt bis zu dem rangiert werden darf ist zu nennen,

8. Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen und Arbeiten an diesen Anlagen

8.1. Grundsätze

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 vereinbart werden. Der Infrastrukturbetreiber, auf dessen Gebiet sich die Einrichtung befindet, stellt dem Infrastrukturbetreiber, der die Arbeiten durchführt, wenn erforderlich, eine technische Fachkraft zur Verfügung.
   Die zuständigen technischen Fachdienste geben ein gemeinsames zweisprachiges Dokument 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 7 Wochen vor Beginn der Arbeiten zwischen der RB Mitte der DB InfraGO und der CO2C LORCA gegenseitig abgestimmt werden. Sie legen hierbei den Inhalt der Arbeiten, die Auswirkungen auf den Betriebsablauf, die sowie den Ausführungszeitraum und die zu treffenden Maßnahmen fest.
4. Geplante Arbeiten an ortsfesten Anlagen der Grenzstrecke sind 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 zur Sicherheit der arbeitenden Person eine Gleissperrung erforderlich.
6. Fahrten mit Eisenbahnfahrzeugen in die Grenzstrecke sind als Rangierfahrten nach Abschnitt 7.1 und 7.2 durchzuführen.
7. Bei außerplanmäßigen Arbeiten kann nur jeweils eine Arbeitsstelle im Gleis zugelassen werden.

8.2. Arbeiten im Gleis Apach – Perl (Gleis 1)

Für die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung) bei Arbeiten im Gleis Apach – Perl (Gleis 1) ist der Fdl Poste 2 Apach zuständig.
Bei Arbeiten auf deutschem Gebiet (Staasgrenze in DB-km 159,512/SNCF Réseau-km 22,168 bis Esig F Bf Perl) durch die DB InfraGO AG sind folgende Besonderheiten zu beachten:

Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter der DB InfraGO AG beim Fdl Perl.
⇩
Der Fdl Perl holt die Zustimmung des Fdl Poste 2 Apach ein.
⇩
Der Fdl Poste 2 Apach trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung (siehe Abschnitt 5.6)) und gibt anschließend dem Fdl Perl seine Zustimmung zu den Arbeiten.
⇩
Der Fdl Perl meldet dem technischen Mitarbeiter der DB InfraGO AG die Zustimmung zu den Arbeiten.
⇩
Nach Abschluß der Arbeiten meldet der technische Mitarbeiter der DB InfraGO AG dem Fdl Perl die Befahrbarkeit des Gleises.
⇩
Der Fdl Perl meldet dem Fdl Poste 2 Apach die Befahrbarkeit des Gleises.
⇩
Daraufhin hebt der Fdl Poste 2 Apach die Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung (siehe Abschnitt 5.6)) auf.

8.3. Arbeiten im Gleis Perl - Apach (Gleis 2)

Für die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung) bei Arbeiten im Gleis Perl –Apach (Gleis 2) ist der Fdl Perl zuständig.
Bei Arbeiten auf französischem Gebiet (Staatsgrenze in DB-km 159,512/SNCF Réseau-km 22,168 bis C18 Bf Apach durch die SNCF sind folgende Besonderheiten zu beachten:

Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter der SNCF beim Fdl Poste 2 Apach.
⇩
Der Fdl Poste 2 Apach holt die Zustimmung des Fdl Perl ein.
⇩
Der Fdl Perl trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung (siehe Abschnitt 5.6)) und gibt anschließend dem Fdl Poste 2 Apach seine Zustimmung zu den Arbeiten.
⇩
Der Fdl Poste 2 Apach meldet dem technischen Mitarbeiter die Zustimmung zu den Arbeiten.
⇩
Nach Abschluß der Arbeiten meldet der technische Mitarbeiter der SNCF dem Fdl Poste 2 Apach die Befahrbarkeit des Gleises.
⇩
Der Fdl Poste 2 Apach meldet dem Fdl Perl die Befahrbarkeit des Gleises.
⇩
Daraufhin hebt der Fdl Perl die Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung (siehe Abschnitt 5.6)) auf.

8.4. Ausschluss von Fahrten mit gehobenem Stromabnehmer

8.4.1. Apach P2 und Perl sind besetzt

Die französische Verfahrensweise, um Fahrten mit gehobenem Stromabnehmer unter einer ausgeschalteten Oberleitung zu verhindern, wird als „Protection C“ bezeichnet.

<u>Wenn eine französische Schaltgruppe im Gleis 2 Perl-Apach</u> ausgeschaltet werden soll, kann der Fdl Apach Poste 2 vom Schaltdienstleiter (RSS) im CSS Est France beauftragt werden, eine „Protection C“ für das Gleis 2 Perl-Apach durchzuführen. Die Fdl wenden die folgende Verfahrensweise an:

Durchführung der „Protection C“

Fdl Apach Poste 2		**Fdl Perl**
erhält den Auftrag vom Schaltdienstleiter, eine „Protection C“ durchzuführen		
↓		
stellt die vom Schaltdienstleiter beantragte „Protection C“ sicher		
↓		
- verständigt den Fdl Perl mit folgendem Wortlaut: „**Prenez les mesures pour interdire la circulation de trains avec pantographes levés sur voie 2 Perl- Apach** (**„***Gleis 2 Perl- Apach gegen Befahren durch Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer sperren“)* Cette demande peut être complétée par : **derrière train n°…** *(« nach Zug Nr … »)* - erhält die Meldung vom Fdl Perl fertigt einen Eintrag in der dafür vorgesehenen Unterlage: ***Protection C voie 2 assurée à …h…min***	→ ← ←	- trifft die gemäß seinem Regelwerk vorge-sehenen Maßnahmen und trägt dies im Zugmeldebuch ein - bestätigt die Durchführung der Maßnahmen mit folgendem Wortlaut: **„Mesures pour interdire la circulation de trains avec pantographes levés sur la voie 2 Perl- Apach prises** *(„Gleis 2 Perl- Apach gegen Befahren durch Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer gesperrt“)*
↓		
bestätigt dem Schaltdienstleiter die Durchführung der „Protection C“ und benachrichtigt den Fdl Poste 1		

Aufhebung der „Protection C“

Fdl Apach Poste 2		Fdl Prel
↓		
erhält vom Schaltdienstleiter die Erlaubnis, die entsprechenden Maßnahmen aufzuheben.		
↓		
- verständigt den Fdl Perl mit folgendem Wortlaut: **„Fin des mesures prises pour interdire la circulation de trains avec pantographes levés sur la voie 2 Perl-Apach** *(„Gleis 2 Perl- Apach für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer befahrbar“)* fertigt einen Eintrag in der dafür vorgesehenen Unterlage: ***Protection C voie 2 levée à …h…min***	→	- erhält die Meldung vom Fdl Apach Poste 2 -hebt die in seinem Regelwerk vorgesehenen Maßnahmen auf und trägt dies im Zugmeldebuch ein
↓		
hebt die Maßnahmen der „Protection C“ auf und benachrichtigt den Fdl Poste 1		

<u>Wenn eine deutsche Schaltgruppe</u> ausgeschaltet werden soll, wenden die Fdl die folgende Verfahrensweise an:

Ausschluss von Fahrten mit gehobenem Stromabnehmer

Gleis 1 Apach-Perl

Fdl Perl		**Fdl Apach Poste 2**
↓		↓
- verständigt den Fdl Apach P2 mit folgendem Wortlaut: **„Prenez les mesures pour interdire la circulation de trains avec pantographes levés sur voie 1 Apach-Perl** *(„Gleis 1 Apach-Perl gegen Befahren durch Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer sperren")*	→	- trifft die gemäß seinem Regelwerk vorgesehenen Maßnahmen und trägt dies in der dafür vorgesehenen Unterlage ein « ***Protection C voie 1 assurée à …h…min »***
		↓
- erhält die Meldung vom Fdl Apach Poste 2	←	bestätigt die Durchführung der Maßnahmen mit folgendem Wortlaut: **„Mesures pour interdire la circulation de trains avec pantographes levés sur la voie 1 Apach-Perl** *(„Gleis 1 Apach - Perl gegen Befahren durch Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer gesperrt")*
↓		↓
trägt dies im Zugmeldebuch ein		verständigt den Schaltdienstleiter CSS Est France

---

Aufhebung des Ausschlusses von Fahrten mit gehobenem Stromabnehmer

Fdl Perl		**Fdl Apach Poste 2**
↓		↓
- verständigt den Fdl Apach Poste 2 mit folgendem Wortlaut: **„ Fin des mesures prises pour interdire la circulation de trains avec pantographes levés sur la voie 1 Apach-Perl** *(„Gleis 1 Apach-Perl für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer befahrbar")*	→	- erhält die Meldung vom Fdl Perl - hebt die in seinem Regelwerk vorgesehenen Maßnahmen auf und trägt dies in der dafür vorgesehenen Unterlage ein: ***Protection C voie 1 levée à …h…min***
↓		↓
- trägt dies im Zugmeldebuch ein		- verständigt den Schaltdienstleiter CSS Est France

8.4.2. Apach P2, Fdl Perl nicht besetzt

Wenn eine französische Schaltgruppe auf dem Gleis 2 Perl-Apach ausgeschaltet werden muss, geschieht dies gemäß „Übereinkommen zwischen der DB und SNCF Réseau für den Betrieb und die Instandhaltung der Oberleitungsanlange der Grenzstrecke Apach-Perl“.

Wenn eine deutsche Schaltgruppe auf dem Gleis 1 Apach- Perl ausgeschaltet werden muss, geschieht dies gemäß „Übereinkommen zwischen der DB und SNCF Réseau für den Betrieb und die Instandhaltung der Oberleitungsanlange der Grenzstrecke Apach-Perl“.

8.5. Zugfahrten auf der Grenzstrecke bei ausgeschalteter Oberleitung

Zugfahrten auf der Grenzstrecke bei ausgeschalteter Oberleitung 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:

Soll bei ausgeschalteter Oberleitung ein Zug auf der Grenzstrecke verkehren, hat sich der zuständige Fdl vom Tf bestätigen zu lassen, dass es sich um einen Zug ohne Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer handelt, bevor er die Fahrt in den spannungslosen Abschnitt zulässt.

An den Nachbar-Fdl ist folgende Meldung zu geben:

« Train n°…, ne comporte pas de véhicule ayant un pantographe levé »

„Zug Nr……führt keine Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer“

Der zuständige Fdl darf den Zug erst abfahren lassen, nachdem diese Meldung abgegeben wurde.

Sommaire

1. GÉNÉRALITÉS 45
1.1. Date d'application de la consigne commune 45
1.2. Objet 45
1.3. Langue à employer 45
1.4. Modifications aux textes règlementaires 45
2. DEFINITION-PRINCIPE D'EXPLOITATION ET DESCRIPTION DES INSTALLATIONS DE LA SECTION FRONTIERE APACH-PERL 47
2.1. Définition de la section frontière 47
2.2. Régime d'exploitation et service de la circulation 47
2.3. Contrôle de vitesse par balises – Communication des systèmes de contrôle de vitesse 48
2.4. Installations de télécommunications 49
2.5. Particularités concernant les installations de signalisation entre Apach et Perl 50
2.6. Les installations fixes de traction éléctrique (IFTE) 50
2.7. Modification des installations 51
2.8. Modification de la signalisation 51
2.9. Installations de limitations temporaires de vitesse (LTV) et autres modifications particulières temporaires 52
3. GESTION DE LA CAPACITE 54
3.1. Principes 54
3.2. Modification ou suppression de sillon 54
3.3. Fourniture des documents pour l'élaboration des horaires sur la section frontière 55
4. PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS 56
4.1. Principes 56
4.2. Signalisation d'arrière 56
4.3. Vitesse 56
4.4. Incorporation de véhicules inaptes à la vitesse maximale du train 56
4.5. Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses 56
5. CIRCULATION DES TRAINS 58
5.1. Communications entre les AC 58
5.2. Conditions d'annonce des trains 58
5.3. Ordres écrits DB – Instruction Nationale 38 SNCF R (bulletin C) 59
5.4. Situations dangereuses – Incidents – Accidents 59
5.5. Train en détresse 61
5.6. Fermeture de voie 62
5.7. Circulation en sens inverse du sens normal 62
5.8. Dérangement des installations de sécurité ou de radio embarqués 65
5.9. Dérangement des installations techniques de la section frontière 66
5.9.1. Dérangement total des moyens de communication entre les AC 66
5.9.2. Dérangement des installations de signalisation 66

5.9.3. Extinction du Carré C10 ou C18 d'Apach. 67
5.10. Interruption de la circulation supérieure à 72 heures entre Apach Poste 2 et Perl 68
6. TRANSPORTS EXCEPTIONNELS....69
6.1. Principe 69
6.2. Imprimé spécifique bilingue....69
6.3. Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels 70
6.4. Offre et acceptation des transports exceptionnels 70
6.5. Circulation des transports exceptionnels soumis à restriction de circulation sur la section frontière....71
7. MANŒUVRES....72
7.1. Principes....72
7.2. Manœuvre au-delà des signaux d'entrée et de sortie des gares d'Apach et de Perl72
8. ENTRETIEN PREVENTIF ET CURATIF DES INSTALLATIONS FIXES ET TRAVAUX SUR CES INSTALLATIONS....74
8.1. Principes....74
8.2. Travaux sur la voie Apach-Perl (voie1)....75
8.3. Travaux sur la voie Perl – Apach (voie 2) 76
8.4. Interdiction de circuler avec pantographe levé 77
8.4.1. Postes d'Apach P2 et Perl sont tenus 77
8.4.2. Poste 2 d'Apach non tenu 80
8.5. Circulation des trains sous caténaire consignée de la section frontière....80
ANNEXE 1 / ANLAGE 1....82
PLAN DE LA GARE D'APACH....82
LAGEPLAN DES BAHNHOFS APACH....82
ANNEXE 2 / ANLAGE 2....84
ANNEXE 3 A / ANLAGE 3 A....86
ANNEXE 3 B / ANLAGE 3 B....89
BULLETINS C (BILINGUE) DE LA SNCF....89
BULLETINS C (ZWEISPRACHIG) SNCF (BEGEHL C SNCF)....89
ANNEXE 4 / ANLAGE 4....91
ANNEXE 5 / ANLAGE 5....93
ANNEXE 6 / ANLAGE 6....97
SCHEMA DE LA SECTION FRONTIERE....97
SKIZZE DER GRENZSTRECKE....97
FICHE D'IDENTIFICATION....98

1.Généralités

1.1. Date d'application de la consigne commune

Cette nouvelle édition de la consigne commune traitant des particularités d'exploitation de la section frontière Apach Perl entre en vigueur le 14/12/2025.

1.2. Objet

Cette consigne commune définit les conditions spécifiques d'exploitation de la section frontière entre les gares d'Apach et de Perl.

1. Cette consigne commune complète toutes les dispositions applicables sur les parties allemandes et françaises de la section frontière entre APACH et PERL concernant l'exploitation de l'infrastructure.
2. Le schéma des gares d'Apach et de Perl figure aux annexes **1 et 2.**

1.3. Langue à employer

1. Toutes les communications entre l'agent-circulation (AC) du poste 2 d'Apach et l'AC de Perl, concernant la circulation des trains, seront effectuées en langue française depuis le 03.04.2017.

2. Les communications entre le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (CO2C) de Lorraine et la Betriebszentrale (BZ) de Frankfürt sont faites en langue française.

3. En gare d'Apach, la langue utilisée est la langue française

4. La connaissance de la langue étrangère doit être intégrée dans les plans de veille des dirigeants correspondants et vérifiée régulièrement.

5. Le code d'épellation/alphabet international doit être utilisé pour les dialogues entre les AC, les conducteurs et les AC (DB-Richtlinie 481.0205A02). Les nombres doivent être dictés chiffre par chiffre. Les abréviations ne doivent pas être utilisées.

1.4. Modifications aux textes règlementaires

1. Les modifications à cette consigne commune doivent faire l'objet d'un accord écrit entre DB INFRAGO et SNCF Réseau.
2. Toutes modifications à d'autres dispositions réglementaires ayant une influence sur l'exploitation de la section frontière sont à communiquer, par écrit, aux adresses suivantes :

DB InfraGO AG Betrieb InfraGO Koblenz Frankenstr. 1 -3 56068 Koblenz	SNCF Réseau Direction de la Zone de Production Nord Est	
	Rédaction	Vérification et approbation
	EIC Lorraine Champagne Ardenne Pôle Sécurité 14, Viaduc J.F. Kennedy 54052 NANCY CEDEX	Direction de la Zone de Production Nord Est Normandie 21, rue d'Alsace _ 75010 Paris

3. DB INFRAGO et SNCF Réseau s'entendent pour organiser les formations pour leur personnel jugées nécessaires. Un exercice pratique (dérangements d'installations, secours,….) réalisé en commun est organisé au moins une fois par an.
4. Toute modification ayant une influence sur la circulation des trains sur la section frontière doit faire l'objet d'une information préalable à toutes les EF utilisatrices de la section frontière.

2. Définition-Principe d'exploitation et description des installations de la section frontière Apach-Perl

2.1. Définition de la section frontière

1. La frontière étatique se situe au km 159,512, dans le référentiel DB et au km 22,168 dans le référentiel SNCF Réseau.

2. Les deux gares d'Apach et de Perl sont juxtaposées. Il n'y a pas de pleine voie entre les deux gares. Les limites entre les gares d'Apach et de Perl sont :

   - sur voie 1 (Apach – Perl) en Allemagne, au km 159.477 (référentiel allemand), signal d'entrée F de Perl;
   - sur voie 2 (Perl – Apach) en France, au km 22.160 (référentiel français), signal d'entrée C 18 d'Apach.

2.2. Régime d'exploitation et service de la circulation

1. La section frontière Apach - Perl est à double voie électrifiée. La circulation se fait à droite.
   La voie dont le sens normal de circulation est Apach – Perl est désignée voie 1 (le sens inverse du sens normal est Perl – Apach).
   La voie dont le sens normal de circulation est Perl – Apach est désignée voie 2 (le sens inverse du sens normal est Apach – Perl).

2. La position normale du signal d'entrée C18 de la gare d'Apach et du signal d'entrée F de la gare de Perl est normalement fermée.

3. Les gares d'Apach et de Perl sont tenues par des agents circulation (AC). Pour l'exploitation de la section frontière, les AC d'Apach et de Perl doivent être présents simultanément. Pour la gare d'Apach, l'AC du Poste 2 est en charge de la section frontière.

4. La section frontière est désignée "ligne à périodes de fermeture à la circulation". Ces périodes sont définies lors de la préparation de l'horaire de service annuel entre DB INFRAGO et SNCF Réseau. Les jours fériés en France et en Allemagne sont traités au cas par cas d'entente entre les gestionnaires d'infrastructure (GI). Des modifications aux périodes de fermeture, y compris l'adaptation pour les jours fériés, peuvent être établies d'un commun accord entre les GI. Un préavis de 10 jour calendaire est nécessaire entre DB INFRAGO et SNCF Réseau. Pour les périodes de fermeture, les entreprises ferroviaires (EF) doivent déposer leurs projets de sillons au moins 20 jours calendaires avant la circulation.
   Les périodes d'ouverture et de fermeture sont reprises dans des documents spécifiques à chaque GI.

2.3. Contrôle de vitesse par balises – Communication des systèmes de contrôle de vitesse

La section frontière est équipée d'un système de basculage PZB / KVB réalisé en 2 points de commutation (schéma en **annexe 6a).**

Balises ETCS de transition automatique

Depuis le 11.12.2017 des balises de commutation et de transition automatiques sont installées sur la section frontière. Pour les engins moteurs équipés du système ETCS, la transition peut s'effectuer automatiquement sans marquer un arrêt.

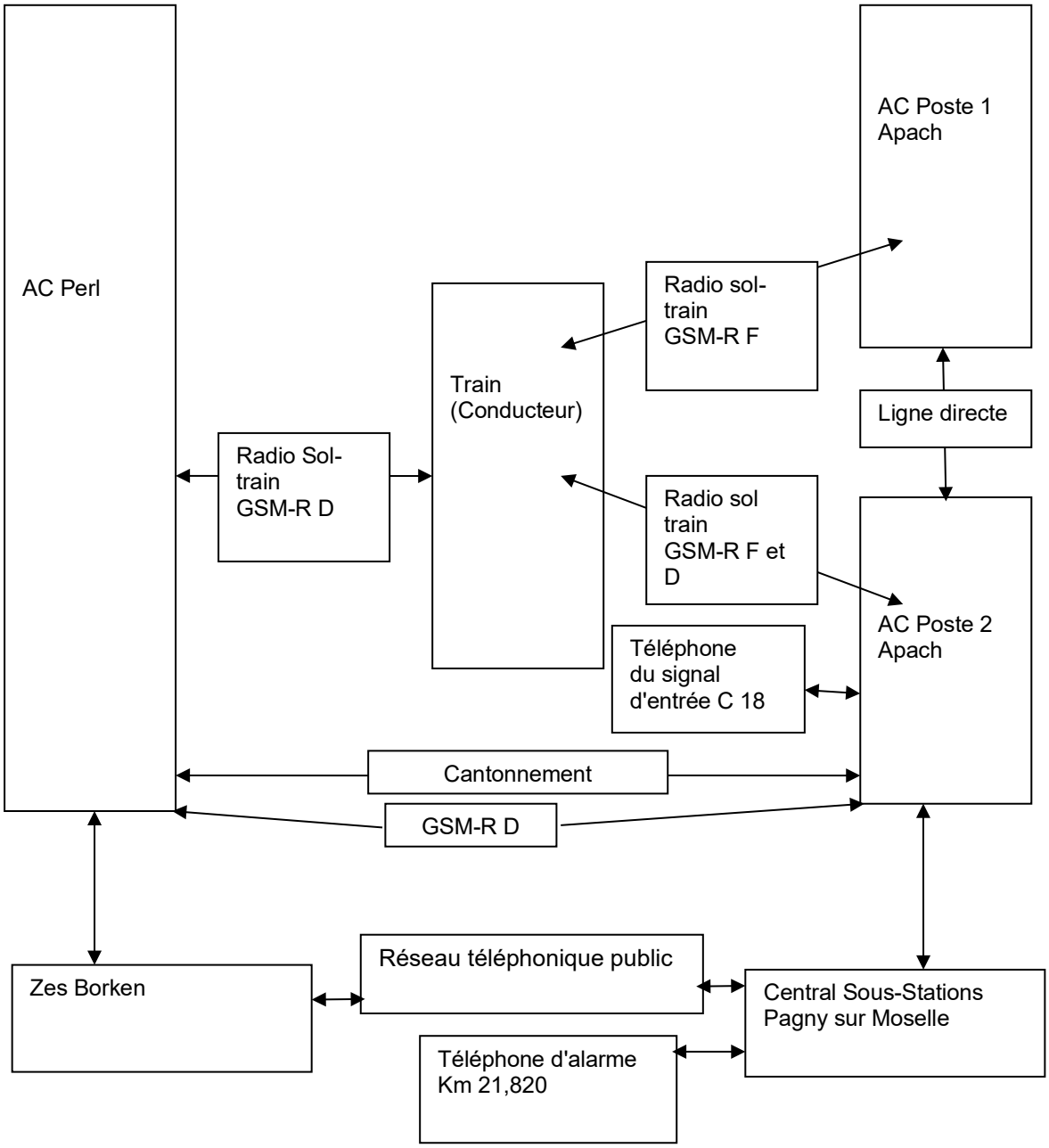
En cas de dérangement de ces balises, les AC d'Apach et de Perl informent les services techniques concernés conformément aux règles en vigueur sur leur réseau.
Pendant toute la durée du dérangement, l'AC de Perl renseigne par GSM-R les conducteurs des trains circulant dans le sens Perl-Apach sur la balise en dérangement.

2.4. Installations de télécommunications

1. La section de ligne Apach – Perl comporte les liaisons téléphoniques et radio suivantes :
   - circuit téléphonique de cantonnement entre l'AC du poste 2 d'Apach et l'AC de Perl,
   - téléphone de voie au signal d'entrée C 18 d'Apach,
   - radio sol-train (GSM-R),
   - radio d'exploitation (GSM-R),
   - téléphone d'alarme en gare d'Apach au km 21,820.

2. L'AC d'Apach Poste 2 est équipé d'un Poste GSMR français avec une carte SIM DB. Les modalités d'exploitation de ce poste GSMR français avec la carte SIM DB figurent à l'annexe 7.

3. Le schéma ci-après représente les différentes possibilités de communication.



4. Les communications GSM-R (communications sol-train en circulation ou à l'arrêt) sont sauvegardées conformément aux dispositions techniques par support numérique à la BZ Frankfürt.

5. En cas de besoin (par exemple : accidents, dérangements, …) et sur demande de SNCF Réseau, DB INFRAGO sauvegarde l'enregistrement et le transmet dans les meilleurs délais à SNCF Réseau.

2.5. Particularités concernant les installations de signalisation entre Apach et Perl

1. Les voies 1 et 2 de Perl et les voies 1 et 2 d'Apach sont équipées de circuits de voie avec contrôle de libération des zones. Les deux installations sont juxtaposées et imbriquées. Les zones de circuit de voie sont indiquées dans le schéma figurant à l'annexe n° 8.
2. L'occupation des zones Z b, 1^3 et 2^3 sont indiquées par le passage au rouge des contrôles correspondants en même temps au poste de la gare de Perl et au poste 2 de la gare d'Apach. L'occupation de la zone Zb a des conséquences sur le fonctionnement des installations du PN19 de la gare d'Apach.
3. Les signaux de sortie N1 et N2 de Perl ne peuvent présenter que les indications Hp 0 (signal fermé), Hp 0 + Sh1 (marche en manœuvre) ou Hp 2 (rappel de ralentissement). Ils ne peuvent être mis en position Hp 2 que si le carré C18 d'entrée d'Apach est ouvert (voie libre = VL, rappel de ralentissement = RR ou avertissement = A) après avoir été refermé derrière le train précédent. La mise en position Hp 2 des signaux de sortie N1 et N2 de Perl donne l'assurance que les zones du parcours de la gare de Perl à la gare d'Apach sont libres.
4. Les indications VL, RR et A du signal d'entrée C18 de la gare d'Apach sont repérées en gare de Perl, à proximité du bouton d'itinéraire, par l'allumage de deux voyants blancs distincts selon l'indication présentée comme suit: VL/A = Hp 1 ; RR = Hp 2.
5. La position d'ouverture (Hp 1) du signal d'entrée F de Perl est contrôlée au poste 2 d'Apach par l'allumage d'un voyant blanc.
6. Les signaux C 11 et Cv 13 d'Apach (C 11 = VL ou A et Cv 13= M –feu blanc-) ne doivent être ouverts pour le départ d'un train que si le signal d'entrée F de Perl est ouvert (Hp 1). L'ouverture des signaux C 11 et Cv 13 d'Apach donne l'assurance que les zones 201, 203 d'Apach et 1^3 de Perl sont libres.
   En cas de départ sur feu blanc du signal Cv 13, les conducteurs doivent marcher à vue sans dépasser la vitesse de 30 km/h jusqu'au signal F de Perl.

   Si le signal F de Perl ne peut être ouvert, le signal C11 ou Cv 13 ne doit être ouvert par l'AC du Poste 2 d'Apach qu'après autorisation verbale de l'AC de Perl.
7. Les signaux d'annonce du C 18 d'Apach sont groupés avec les signaux de sortie N1 et N2 de Perl. Ces signaux implantés à distance d'annonce réduite présentent, en fonction de l'indication présentée par le C 18, les indications suivantes :
   - Vr1 (2 feux verts = préannonce) : le C 18 est à voie libre ou présente l'avertissement,
   - Vr2 (1 feu jaune et 1 feu vert = annonce de rappel de ralentissement) : le C18 présente le RR 30 (deux feux jaunes sur une ligne verticale).
8. Circulations n'assurant pas le fonctionnement normal des circuits de voie.
   Certaines circulations n'assurant pas correctement le fonctionnement des circuits de voie ne peuvent circuler qu'en application de règles d'exploitation particulières propres à chaque réseau.

2.6. Les installations fixes de traction éléctrique (IFTE)

1. La section frontière Apach-Perl est exploitée en traction électrique par caténaires.

2. Les IFTE de DB InfraGO sont alimentées en courant alternatif 15000 V, 16.7 Hz jusqu'à la section de séparation implantée en gare de Perl au km 159,355 et en 25000 V, 50 Hz de la section de séparation jusqu'à la frontière étatique.
   Les IFTE de SNCF Réseau sont alimentées en courant 25000 V, 50 Hz.

3. Le système de séparation commun est repéré sur le terrain par une signalisation allemande.

4. Le système de séparation commun s'étend entre les signaux à distance « Baissez panto », km

SNCF Réseau 22,052 et km DB 159,052. Le changement de système se fait sur chaque voie par une section de séparation située en territoire allemand au km 159,355.

5. L'exploitation et l'entretien des IFTE sur la section frontière sont réglés par une consignecommune SNCF/DB annexe. Cette consigne est autonome et peut être modifiée et/ou résiliée selon ses dispositions propres.

2.7. Modification des installations

Toute modification des installations de la section frontière Apach - Perl ayant des répercussions sur les conditions de travail des agents des EF et des GI est à communiquer, par écrit, au GI voisin aux adresses ci-après :

DB InfraGO AG Betrieb InfraGO Koblenz Frankenstraße 1-3 D - 56068 Koblenz	SNCF RESEAU EIC LORRAINE CHAMPAGNE-ARDENNE 14,viaduc J.F Kennedy F-54052 Nancy -CEDEX

2.8. Modification de la signalisation

1. Les modifications de la signalisation sont portées à la connaissance des agents des GI par des documents locaux appropriés et des EF au moyen du système allemand d'information des limitations temporaires de vitesse (LTV) et autres particularités appelées **"La"** (voir article 2.9).

2. Les modifications de la signalisation sur le territoire français sont portées par SNCF Réseau à la connaissance de DB InfraGO en éditant, si nécessaire, un schéma de signalisation.
   Ces documents sont à adresser à :

   DB InfraGO AG
   Betrieb InfraGO Koblenz
   Frankenstraße 1-3
   56068 Koblenz

2.9. Installations de limitations temporaires de vitesse (LTV) et autres modifications particulières temporaires

1. **<u>Limitations temporaires de vitesse</u>.**

Il faut distinguer les limitations temporaires de vitesse prévues et les inopinées.

1.1. **LTV prévues**

Lorsque sur la section frontière Apach – Perl des LTV doivent être mises en place, il faut que l'autre GI soit informé dans les délais suivants :

- **Sens DB InfraGO vers SNCF INFRA**

  Dès connaissance et au plus tard le mardi de la semaine précédente avant la mise en place de la LTV, DB InfraGO transmet les LTV à l'adresse ci-dessous :

  SNCF
  Assistant ARTIC
  Direction régionale
  14, Viaduc J. F Kennedy
  F- 54052 NANCY CEDEX

- **SNCF Réseau vers DB InfraGO**

  Dès connaissance et au plus tard 5 semaines avant la mise en place de la LTV, SNCF Réseau transmet les LTV à l'adresse suivante :

  DB InfraGO AG
  Betrieb InfraGO Koblenz
  Frankenstraße 1-3
  D-56068 Koblenz

La DB InfraGO AG prend en compte dans le système **"La"** les limitations de vitesse qui lui sont communiquées par SNCF Infra.

Les EF sont informées de la limitation temporaire de vitesse prévue sur la section frontière Apach – Perl par le système **"La"** (système allemand d'information des LTV et autres particularités) de DB InfraGO et ceci pour les deux sens de circulation.

1.2. **LTV inopinées**

Les LTV qui doivent être installées inopinément sont à signaler :

- sur le territoire allemand : par les services techniques compétents de DB InfraGO immédiatement à l'AC de Perl qui les répercute à l'AC d'Apach Poste 2,
- sur le territoire français : par les services techniques compétents de SNCF Réseau immédiatement à l'AC d'Apach Poste 2 qui les répercute à l'AC de Perl et au CO2C LORCA de Nancy.

Tant que les conducteurs ne sont pas avisés par le système **"La"** des limitations inopinées de vitesse, les mesures suivantes sont à appliquer vis à vis des trains.

AC de Perl	
La LTV est située sur	
le territoire allemand	le territoire français
Remet un ordre écrit bilingue n°5 à tous les trains.	Remet un ordre écrit bilingue n°5 à tous les trains jusqu'à ce que l'AC d'Apach Poste 2 l'avise de l'installation du feu blanc à éclats.
AC d'Apach Poste 2	
La LTV est située sur	
le territoire français	le territoire allemand
Remet un ordre écrit bilingue n°5 à tous les trains jusqu'à l'installation d'un feu blanc à éclats.	Remet un ordre écrit bilingue n°5 à tous les trains.

Les zones de limitation de vitesse situées en territoire allemand sont repérées par des signaux allemands, même si ces derniers doivent être implantés en territoire français.

Les zones de limitation de vitesse situées en territoire français sont repérées par des signaux français, même si ces derniers doivent être implantés en territoire allemand.

Les services techniques compétents en avisent au préalable l'AC de leur GI. Ce dernier en informe l'AC de l'autre GI.

2. **Autres modifications temporaires**

Les mesures du point 1.1 sont à appliquer dans les mêmes conditions en cas de modifications temporaires de la signalisation.

3.Gestion de la capacité

3.1. Principes

Les sillons sont établis et attribués selon le calendrier international de RNE et la « procédure pour l'harmonisation des sillons aux sections frontières entre DB InfraGO et SNCF Réseau ».

Le GI pilote pour l'attribution de la capacité sur la section frontière Perl – Apach est DB InfraGO AG.

Les demandes adressées avant le deuxième lundi d'avril sont traitées dans le cadre de l'élaboration de l'horaire de service annuel. Les demandes adressées après le deuxième lundi d'avril sont traitées dans le cadre de la capacité résiduelle.

DB InfraGO conduit l'étude et doit obtenir l'accord formel de SNCF Réseau avant de programmer chaque sillon sur la section frontière.

Chaque demande de sillon international qui emprunte la section frontière doit être formulée pour l'ensemble du parcours.

Avant chaque validation de l'horaire annuel de service, les entités de SNCF Réseau et de DB InfraGO vérifient une nouvelle fois la concordance des sillons sur la section-frontière.

Pour les demandes de sillons de dernière minute, l'accord mutuel formel est établi entre DB InfraGO et le CO2C LORCA, comme précisé dans la procédure d'harmonisation. Un sillon pour la section frontière ne peut être attribué à un demandeur autorisé qu'après accord entre les deux organismes de répartition compétents.
Sur la section-frontière, les documents horaires sont établis par DB InfraGO.

En principe, les trains circulent :
- de Perl à Apach avec des numéros pairs,
- d'Apach à Perl avec des numéros impairs.

Les documents horaires établis par DB InfraGO sont adressés à l'AC du Poste 2 d'Apach par mail (EIC_poste2_apach@sncf.fr) et à l'AC de Perl.

Lors de la réception des documents de l'horaire annuel de service, le responsable local vérifie la cohérence entre les documents horaires allemands et français et avise l'organisme français compétent en cas de divergences. Ce dernier avise son homologue allemand.

3.2. Modification ou suppression de sillon

Le Service DB InfraGO RB Mitte Arbeitsgebiet Fahrplan avise les AC de Perl et d'Apach Poste 2 des modifications ou suppressions de sillons.

Les AC d'Apach Poste 2 et de Perl s'informent mutuellement, dès que possible, des modifications ou suppressions de sillons.

3.3. Fourniture des documents pour l'élaboration des horaires sur la section frontière

DB InfraGO est responsable de l'élaboration des documents horaires sur la section frontière. Chaque GI est responsable de l'élaboration des documents nécessaires à l'horaire de service :
- sur le tronçon frontière allemand : VzG = Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (Recueil des vitesses limites admises localement),
- sur le tronçon frontière français : RT = Renseignements Techniques.

A cet effet, la cellule compétente de SNCF Réseau communique à DB InfraGO (RB Mitte) les RT nécessaires à l'élaboration de l'horaire de service sur la section frontière à l'adresse suivante :

DB InfraGo Fahrweg
Fahrplan und Kapazitätsmanagement
I.IB-MI-F
Pfarrer-Perabo-Platz 4
D-60326 Frankfurt

4.Prescriptions relatives aux trains

4.1. Principes

Les prescriptions du réseau allemand sont à appliquer sur la section frontière jusqu'à la gare d'Apach comprise en ce qui concerne la longueur, le freinage et la composition des trains.

4.2. Signalisation d'arrière

Entre Apach et Perl (et inversement) de jour comme de nuit, les signaux de queue suivants doivent être utilisés :

- soit deux feux rouges,
- soit deux lanternes de queue,

La mise en place de la signalisation d'arrière est de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire.

4.3. Vitesse

La vitesse-limite de la ligne est précisée :

- sur le schéma de signalisation d'Apach pour ce qui concerne le réseau ferré français,
- sur le „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten" (VzG = recueil des vitesses limites admises localement) pour ce qui concerne le réseau ferré allemand.

4.4. Incorporation de véhicules inaptes à la vitesse maximale du train

Des véhicules, limités à une vitesse inférieure à la vitesse autorisée du train prévu pour leur acheminement, peuvent être exceptionnellement incorporés dans ce train, après avoir obtenu l'accord de la BZ Frankfurt et du CO2C LORCA de Nancy. La BZ et le CO2C LORCA se concertent pour l'acheminement.

4.5. Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses

1) Les marchandises dangereuses sont désignées au RID (règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses) et ne peuvent être incorporés dans les trains qu'en application des prescriptions internationales correspondantes.

2) Un wagon transportant des marchandises dangereuses ne peut être incorporé dans un train que si le conducteur est en possession de la lettre de voiture internationale ou de la feuille d'accompagnement correspondante.

3) Le conducteur est renseigné par le relevé de véhicules sur la position qu'occupent dans le train le ou les véhicules concernés par le transport de marchandises dangereuses.

4) Lorsqu'un train acheminant des matières dangereuses arrive d'Allemagne et doit être réceptionné sur une voie de service non désignée apte aux matières dangereuses, l'AC d'Apach P2 demande par dépêche à l'AC de Perl de transmettre l'ordre suivant au conducteur du train concerné :

AC Apach à AC Perl :
Transmettez au conducteur du train numéro … l'ordre n°95.95 suivant :
« Vous devez circuler sans dépasser la vitesse de 5km/h du C18 km 22,160 jusqu'au point d'arrêt habituel de la voie …….
Motif : Réception sur une voie non désignée apte aux matières dangereuses »

(Sie *müssen ab C18 km 22,160 bis zum üblichen Haltepunkt im Gleis…..mit höchsten 5 km/h fahren.“*
Grund :Einfahrt auf einem nicht gefahrguttauglichen Gleis.)

L'AC de Perl confirme la remise de l'ordre à l'AC d'Apach P2 en complétant l'annonce du train par la mention « avec ordre 95.95 restrictions matières dangereuses » („mit Befehl 95.95 Gefahrgutbeschränkung“).
L'information de la présence de matières dangereuses dans un train peut être obtenue par l'AC d'Apach P2 en se renseignant auprès, du CO2C LORCA ou en interrogeant le conducteur en utilisant la GSM-R allemande.

5.Circulation des trains

5.1. Communications entre les AC

Le présent article s'applique aux communications relatives aux annonces des trains ainsi qu'à celles se rapportant à la circulation et à la sécurité.

Les annonces s'effectuent de vive voix et sont, en principe, transmises par l'intermédiaire de la ligne téléphonique directe. En cas de dérangement de cette liaison, les annonces peuvent être faites par tout autre moyen de communication.

Les AC doivent s'identifier de la manière suivante : " Ici, AC Perl *(*Hier Fdl Perl) " ou " Ici, AC Apach Poste 2 " (Hier, Fdl Apach Poste zwei).

Les dépêches à contenu prescrit doivent être collationnées.

Les communications sans contenu prescrit doivent être répétées avec les données essentielles.

Le collationnement est précédé des mots : "je répète. " (Ich wiederhole)

L'exactitude du collationnement est à confirmer par le mot :« Exact » (Richtig)

5.2. Conditions d'annonce des trains

Les annonces des trains sont transmises entre l'AC d'Apach Poste 2 et l'AC de Perl.
Chaque annonce est précédée du terme :
" annonce " (Zugmeldung).

1. Annonce

Les trains des deux sens sont annoncés, au plus tôt, 5 minutes avant l'heure de départ ou de passage sous la forme :

"Train … (numéro) départ ou passage prévu à … heures … (minutes) ".

("Zug … (Nummer) voraussichtlich ab … Uhr … (Minuten) ".)

2. Offre – Acceptation

Lorsqu'une voie est exploitée en sens inverse du sens normal, les trains sont offerts et acceptés (voir article 5.7).
Les trains des deux sens sont offerts et acceptés au plus tôt 5 minutes avant l'heure envisagée de départ ou de passage.

Un train ne doit être offert par un AC que
- si le dernier train prévu est arrivé à la gare voisine,
- si le dernier train accepté en sens inverse est arrivé à sa propre gare.

Un train est offert de la façon suivante :
"Train numéro … est-il accepté ? "
(Wird Zug … (Nummer) angenommen ?)

Un train est accepté de la façon suivante :
"Train numéro … oui".
(" Zug Nummer … ja").

3. Avis d'arrivée

Lorsque la présente consigne commune le prescrit (dérangements, circulation en sens inverse du sens normal, ...), un avis d'arrivée est à transmettre par l'AC compétent lorsque les conditions sont remplies, sous la forme :
"Train ... (numéro) est arrivé à ... (nom de la gare)"

(" Zug … (Nummer) in … (Name der Stelle) angekommen ")

L'avis d'arrivée donne l'assurance que la partie de voie entre les deux postes est libérée.

5.3. Ordres écrits DB – Instruction Nationale 38 SNCF R (bulletin C)

1. Il ne peut être délivré aux conducteurs circulant sur la section frontière que des ordres écrits DB ou des IN38 SNCF R (bulletins C) bilingues.
2. Tous les conducteurs franchissant la section frontière doivent disposer des ordres écrits bilingues.
3. Les ordres écrits DB et l'IN38 SNCF R (bulletin C) sont présentés aux annexes 3a et 3b.

L'AC d'Apach doit compléter l'IN38 (bulletin C) des signaux combinés de la manière suivante :

- S'il s'agit d'un panneau présentant par ailleurs un avertissement :
  VORSIGNAL « VR 0 »
- S'il s'agit d'un panneau présentant par ailleurs un feu blanc :
  « WEISSES LICHT »

5.4. Situations dangereuses – Incidents – Accidents

1. **Arrêt des trains en cas de danger**

En cas de connaissance d'un danger ou présomption de danger, les circulations doivent être immédiatement arrêtées et retenues par tous les moyens, sauf si le danger était augmenté de ce fait.

Tout danger doit être signalé immédiatement aux AC d'Apach poste 2 ou de Perl, par le message suivant :

*„**Mayday, Mayday, Mayday, Arrêt des circulations ! "***
(Mayday, Mayday, Mayday, haltet Züge zurück !).

Dès perception de cette alerte, les AC de Perl et d'Apach poste 2 prennent les mesures prévues par leur réglementation.

2. **Alerte radio**

Les AC de Perl, d'Apach et le BZ de Francfort (régulateur) doivent transmettre l'alerte par radio GSMR (D) que le train se trouve en Allemagne ou en France (annexe 7)

En fonction de la nature du danger, les AC d'Apach déclenchent alors en premier, l'alerte radio sur le réseau radio français. Dans ce cas, l'AC du Poste 2 avise immédiatement l'AC du Poste 1.

3. Coupure d'urgence

Chaque fois qu'il est urgent de supprimer la tension dans la caténaire de la section frontière quel qu'en soit le motif, un ordre de coupure d'urgence est donné au CSS de Pagny sur Moselle ou au Zes de Borken ou à l'AC de Perl. Celui qui a reçu l'ordre effectue immédiatement la suppression de la tension sur la partie qui le concerne et répercute cet ordre à son homologue par les moyens les plus rapides et les plus directs à sa disposition. Pour transmettre l'ordre de coupure d'urgence les agents concernés utilisent le message bilingue suivant :

« Coupure d'urgence section frontière Apach - Perl »

« Ausschaltung im Gefahrenfall Grenzstrecke Apach – Perl»

L'exécution de la coupure d'urgence est confirmée le plus rapidement possible par le message bilingue suivant :

« Coupure d'urgence section frontière Apach - Perl exécutée »

« Ausschaltung im Gefahrenfall Grenzstrecke Apach – Perl ausgeführt »

Lorsque les conditions qui ont motivé la coupure d'urgence ont disparu, l'autorisation de remise sous tension est transmise par le message bilingue suivant :

« Coupure d'urgence Apach – Perl voie 1 terminée »

« Gleis 1 Apach - Perl ist zum Einschalten frei »

et/ou

« Coupure d'urgence Perl - Apach voie 2 terminée »

« Gleis 2 Perl - Apach ist zum Einschalten frei »

La remise sous tension s´effectue selon les règles propres à chaque GI seulement après l´autorisation de remise sous tension.

L'agent circulation concerné est informé de la remise sous tension par le CSS pour les éléments caténaires français ou la Zes pour les éléments caténaires allemands.

4. Avis à lancer en cas d'incidents et d'accidents

La frontière étatique est aussi la limite des avis d'intervention des secours entre DB

InfraGO AG et la SNCF (GI), elle est située au km 159,512 (DB InfraGO AG) / km 22,168 (SNCF Réseau).

Les AC de Perl et d'Apach Poste 2 s'informent mutuellement de tous les accidents et incidents particuliers qui ont des conséquences sur l'exploitation ferroviaire de la section frontière. Ils conviennent, le cas échéant, des premières mesures de secours nécessaires à prendre, se concertent sur les conséquences concernant l'exploitation ferroviaire. Les AC de Perl et d'Apach Poste 2 (par l'intermédiaire du Poste 1) lancent les avis aux organismes compétents selon les prescriptions respectives de leur réseau.

Les personnels compétents de chacun des GI s'accordent sur les moyens techniques de secours à mettre en œuvre.

5. Enquêtes internes en cas d'incidents et d'accidents

Si après les premières investigations, il apparaît que des personnels, des installations ou engins du GI voisin sont impliqués l'enquête est à mener en commun. Les résultats font l'objet d'un rapport écrit de la part du GI chargé de l'enquête. Il est à transmettre, dans les meilleurs délais, au GI voisin.

5.5. Train en détresse

Lorsqu'un train est en détresse ou une partie de train est abandonnée entre Apach et Perl, il faut procéder à la fermeture de la voie concernée (voir article 5.6).

La fermeture de voie ne peut être levée que lorsque la voie est libre de tout véhicule.

La circulation d'un engin moteur de secours est traitée comme une manœuvre en application des prescriptions des articles 7.1 et 7.2.

Le conducteur demande verbalement le secours par téléphone, par radio ou par un autre moyen à l'AC compétent :

- AC d'Apach Poste 2 sur voie 1 de la gare d'Apach jusqu'au carré F,
- AC de Perl sur voie 2 de la gare de Perl jusqu'au carré 18.

Les AC concernés et le conducteur du train en détresse s'entendent pour organiser le secours indépendamment du fait que le secours soit fourni d'Apach ou de Perl.

Après avoir demandé verbalement le secours, le conducteur d'un train (ou la première partie du train) ne peut se remettre en marche ou se laisser pousser sans l'autorisation de l'AC de Perl ou l'AC d'Apach Poste 2. Cette autorisation est donnée au conducteur par l'AC du secteur circulation sur lequel se trouve l'engin moteur de tête après entente réalisée entre les 2 AC.

Un train ne peut revenir en arrière :

- qu'avec l'autorisation de l'AC de la gare en arrière,
- un chef de manœuvre est placé en tête dans le sens du mouvement et une liaison par radio ou signaux de manœuvre doit être réalisée entre le chef de manœuvre et le conducteur, ou un engin moteur se trouve en tête dans le sens du mouvement. Le retour en arrière vers la gare d'Apach ou de Perl est traité comme une manoeuvre.

Après le dégagement du train en détresse, la vérification de la libération de la voie incombe à :

- l'AC du Poste 2 d'Apach pour le sens Apach – Perl (voie 1),
- l'AC de Perl pour le sens Perl – Apach (voie 2).

5.6. Fermeture de voie

1 Une voie est à fermer dans les cas suivants :

<u>En situation prévue</u> :

- pour la circulation des transports exceptionnels lorsque le Bza/ATE porte la mention « interdiction de croisement ou / et de dépassement (Bza, Lü Dora), » par fermeture de la voie contigüe.
- pour les travaux programmés lorsqu'elle est prescrite par instructions écrites.

<u>En situation inopinée</u> :

- accident, incident, perturbation,
- travaux non programmés, sans conséquence sur les circulations,
- train en détresse,
- protection des personnes vis-à-vis des circulations en cours (dirigeant local / d'astreinte, CIL …)

2 Agents compétents pour la fermeture de voie :

- l'AC du poste 2 d'Apach pour la voie de sens Apach - Perl (voie1),
- l'AC de Perl pour la voie de sens Perl - Apach (voie 2).

3 Mesures de sécurité

Avant et pendant la fermeture de voie, les AC compétents prennent les mesures de sécurité prescrites par leurs référentiels respectifs.

4 Accord de fermeture de voie

La fermeture de la voie concernée ne peut être prononcée que lorsque les deux AC compétents se sont concertés et ont constaté que le dernier train ayant circulé est bien arrivé complet à Apach ou Perl.

Lorsque la voie ne peut pas être empruntée par suite d'accident ou pour d'autres motifs, elle doit être fermée immédiatement sans que les prescriptions de l'article 5.6.4 soient remplies.

.

5 La fermeture de voie est donnée, par dépêche, sous la forme suivante :
« Voie de … à … fermée »
(« Gleis von … nach … gesperrt »).

6 La fermeture de voie ne peut être levée que :

- lorsque le motif justifiant celle-ci a disparu,
- la voie est libre de toutes les circulations engagées,
- après accord de l'AC voisin.

7 Si la voie a été fermée par suite de la circulation d'un transport exceptionnel sur la voie voisine, la fermeture de voie ne peut être levée par l'AC ayant fermé la voie que lorsque le transport exceptionnel est arrivé à Apach ou Perl.

8 La fermeture de voie est levée, par dépêche, sous la forme :
„**Fermeture de la voie de … à …levée“**
(„Sperrung des Gleises von ... nach ... aufgehoben.").

9 L'accord, le motif et la levée d'une fermeture de voie sont inscrits sur les registres propres à chaque gestionnaire d'infrastructure.

5.7. Circulation en sens inverse du sens normal

1 Les trains de sens Apach – Perl sont prévus de circuler sur voie 1 (voie de sens normal). Les

trains de sens Perl – Apach sont prévus de circuler sur voie 2 (voie de sens normal).

2 En cas d'impossibilité de circuler en sens normal (par exemple, fermeture de voie pour incident ou travaux programmés), les circulations se font en sens inverse du sens normal avec un ordre écrit bilingue prévu en annexe 3a prescrivant de marcher à vue sans dépasser la vitesse de 30 km/h.

3 La circulation des trains en sens inverse du sens normal est décidée :
- en cas de travaux programmés, par une consigne travaux commune DB / SNCF,
- en cas d'incident ou lorsque la gestion de la circulation l'exige (ATE/Bza), par les agents circulation compétents,
- en cas de circonstances exceptionnelles prévues par une consigne locale commune SNCF/DB.

➢ pour un seul train en cas d'incident :

- sens France vers Allemagne, par l'agent circulation de Apach poste 2 après accord du CO2C,
- sens Allemagne vers France, par l'AC de Perl après accord du régulateur de la BZ de Francfort
- lorsque la gestion de la circulation l'exige (ATE/Bza) par les agents circulation compétents

➢ En cas de circulation de plusieurs trains :
S'il est nécessaire de faire circuler plusieurs trains en sens inverse du sens normal, une consigne commune locale SNCF R/DB InfraGO AG doit être rédigé. La demande doit être faite 12 mois à l'avance et la faisabilité sera étudiée en interne par SNCF Réseau et DB InfraGO AG.

4 La circulation en sens inverse du sens normal est interdite lorsque les communications sont totalement interrompues entre Apach poste 2 et Perl (article 5.9.1).

5 Lorsque des trains doivent circuler en sens inverse du sens normal, l'AC qui expédie les trains en sens inverse du sens normal renseigne l'autre AC et organise la circulation des trains en sens inverse du sens normal, par dépêche :

« A partir de …..h…..min, les trains du sens Apach – Perl (ou Perl – Apach) circulent en sens inverse du sens normal».
(« Ab … Uhr … Min befahren die Züge der Richtung Apach - Perl (bzw Perl – Apach) das Gegengleis**").**

Les agents intéressés sont avisés.

Les AC compétents prennent attachement de l'organisation et des avis aux agents intéressés, selon les règles propres à leur GI.

6 Annonce des trains

6.1 Les trains des deux sens doivent être proposés, acceptés et annoncés (voir article 5.2).
6.2 Les annonces des trains circulant en sens inverse du sens normal sont complétées par les mots « en sens inverse du sens normal » (auf dem Gegengleis)

7 Vérification de la libération de la voie

7.1 Pour tous les trains, qu'ils aient circulé en sens inverse ou en sens normal, il y a lieu de vérifier que la voie est libre.

Cette vérification est obtenue en s'assurant que :
- dans le sens Apach – Perl, le train est arrivé porteur de la signalisation d'arrière

au poste de Perl,

- dans le sens Perl – Apach, le train est arrivé porteur de la signalisation d'arrière au poste 2 d'Apach.

La libération de la voie est à confirmer à l'AC voisin par l'avis d'arrivée sous la forme suivante :
„Train … (numéro) est arrivé à … (nom de la gare)“
(« Zug …(Nummer) in … (Name des Bahnhofs) angekommen »)

7.2 Lorsque l'AC d'Apach poste 2 ou l'AC de Perl est dans l'impossibilité de vérifier la présence de la signalisation d'arrière ; bien que le train soit arrivé et de ce fait ne peut confirmer la libération de la voie, le train suivant est expédié avec un ordre écrit prescrivant :

- En direction d'Apach, par l'AC de Perl
  Befehl 6:
  - 6.40 marcher à vue
  - x.41 circuler à une vitesse maximale de / x.42.1 30 km/h
  - x.43 entre gare de Perl et x.44 le Poste 2 d'Apach
  - x.47.1 du signal Asig N2 jusqu'au x.48.1 km 21,880 SNCF Réseau,
  - x.95: Motif Nr. 10

- En direction de Perl, par l'AC d'Apach
  Befehl 6:
  - 6.40 marcher à vue
  - x.41 circuler à une vitesse maximale de / x.42.1 30 km/h
  - x.43 entre le Poste 2 d'Apach et x.44 la gare de Perl
  - x.47.1 du km 21,880 SNCF Réseau au x.48.1 signal Esig F,
  - x.95: Motif Nr. 10

8 Mesures préalables à l'annonce d'un train

AC Perl

Un train devant circuler en sens inverse du sens normal (voie 1) ne peut être proposé à l'AC du Poste 2 d'Apach que si :

- l'assurance est obtenue que le dernier train ayant circulé à sens normal a dégagé complet à Perl,
- l'agent circulation du Poste 2 d'Apach a confirmé la libération de la voie derrière le dernier train ayant circulé en sens inverse du sens normal (avis d'arrivée).

Un train circulant à sens normal (voie 2) ne doit être proposé à l'AC du Poste 2 d'Apach que si le dernier train ayant circulé en sens inverse du sens normal a dégagé complet à Perl et que l'avis d'arrivée a été transmis à Apach Poste 2.

AC Apach Poste 2

Un train devant circuler en sens inverse du sens normal (voie 2) ne peut être proposé à l'AC de Perl que si :

- l'assurance est obtenue que le dernier train ayant circulé à sens normal a dégagé complet au Poste 2 d'Apach,
- l'agent circulation de Perl a confirmé la libération de la voie derrière le dernier train ayant circulé en sens inverse du sens normal (avis d'arrivée).

Un train circulant à sens normal (voie 1) ne doit être proposé à l'AC de Perl que si le dernier train ayant circulé en sens inverse du sens normal a dégagé complet au Poste 2 d'Apach et que l'avis d'arrivée a été transmis à Perl.

9 Mesures de sécurité

Pendant la circulation en sens inverse du sens normal, les AC d'Apach Poste 2 et de Perl

appliquent les mesures de sécurité prescrites par leur GI.

10 Ordre écrit pour la circulation des trains en sens inverse du sens normal

AC Perl

L'ordre écrit à remettre au conducteur d'un train circulant en sens inverse du sens normal de Perl à Apach (voie 1) est un ordre écrit DB bilingue (Annexe 3a) :

- N° 1 : franchir fermé le signal de sortie N1
- N° 6 : observer la marche à vue de Perl à Apach,
- N° 23 : circuler en sens inverse du sens normal de Perl à Apach,
- N° 95.95 : ne pas dépasser la vitesse de 30km/h de Perl à Apach et d'observer le signal Carré violet 16 implanté à gauche devant l'aiguille d'entrée d'Apach.

AC Apach Poste 2

L'ordre écrit à remettre au conducteur d'un train circulant en sens inverse du sens normal d'Apach à Perl (voie 2) est un ordre écrit DB bilingue (Annexe 3a) :

- N° 1 : franchir fermé le signal de sortie Cv13, **(en complément de l'IN38 (bulletin C bilingue))**
- N° 6 : observer la marche à vue de Apach à Perl,
- N° 23 : circuler en sens inverse du sens normal de Apach à Perl,
- N° 95.95 : ne pas dépasser la vitesse de 30km/h de Apach à Perl et d'observer le signal Ls de type bas, implanté à droite. („Sie dürfen mit höchstens 30 km/h fahren von Apach bis Perl, tiefstehendes Ls rechts vom Gleis beachten").

11 Autorisation de départ à Apach

L'AC du poste 2 donne l'autorisation de départ au(x) train(s) se dirigeant vers Perl en application de la réglementation SNCF.

12 Suppression de la circulation en sens inverse du sens normal

L'agent circulation ayant décidé de la circulation des trains en sens inverse du sens normal peut supprimer ce régime d'exploitation lorsque le motif ayant nécessité celui-ci a disparu.

Le régime d'exploitation de la circulation des trains en sens inverse du sens normal est supprimée sous la forme suivante :
« A partir de …..h…..min, les trains du sens Perl – Apach (ou Apach – Perl) circulent à nouveau en sens normal».
(« Ab … Uhr … Min befahren die Züge der Richtung Perl – Apach (oder Apach – Perl) wieder auf dem Regelgleis")

Les agents intéressés sont avisés.

Les AC concernés prennent attachement de la suppression et des avis aux agents intéressés selon les règles propres à leur GI.

5.8. Dérangement des installations de sécurité ou de radio embarqués

Toute EF qui doit emprunter une section frontière avec une installation de sécurité ou de radio embarquée défaillante doit le signaler en temps utile au centre opérationnel du réseau sur lequel il circule (CO2C LORCA ou BZ). Dès connaissance, ce dernier en informe le centre opérationnel voisin. Chaque gestionnaire d'infrastructure prend les mesures propres à son réseau.

5.9. Dérangement des installations techniques de la section frontière

5.9.1. Dérangement total des moyens de communication entre les AC

Les communications sont considérées comme totalement interrompues entre Perl et Apach poste 2 lorsqu' il n'est plus possible d'établir une liaison par téléphone ou par radio alors que le régime de l'avis d'arrivée est à appliquer. Dans ce cas, les circulations sont interdites jusqu'au rétablissement d'une communication.

5.9.2. Dérangement des installations de signalisation

1 Sens Perl - Apach

a) La mise en position d'ouverture des signaux N1 et N2 de Perl donne l'assurance que le canton Perl-Apach est libre et que le C 18 d'Apach a été fermé derrière le dernier train et à nouveau ouvert.

Le cantonnement d'un train n'est plus assuré par les installations de signalisation lorsqu'un train à Perl :
– doit franchir un signal d'arrêt fermé avec ordre,
– doit partir d'une voie sans signal,
– a dépassé un signal d'arrêt fermé.
Dans ces cas, une vérification de la libération de la voie doit être effectuée, avant l'expédition d'un train.

Obligation de l'AC de Perl :
L'AC de Perl effectue une vérification de la libération de la voie après le dernier train qui a circulé sur la partie de voie entre Perl et Apach.

Obligations de l'AC d'Apach poste 2
L'AC d'Apach poste 2 doit avoir l'assurance que le dernier train de Perl est arrivé complet à Apach et que le signal d'entrée C18 est fermé.
L'AC d'Apach poste 2 confirme la libération de la voie en transmettant à l'AC de Perl l'avis d'arrivée sous la forme :
« Train…(Numéro)… arrivé à Apach »
(« Zug…(Nummer)… in Apach »

b) Les zones z 2^3 ou Zb ne fonctionnent pas normalement :
- suite à dérangement
- suite à travaux de maintenance.

Obligations de l'AC de Perl :

1 - Les zones sont en dérangement :

L'AC de Perl effectue en premier lieu une vérification de la libération de la voie après le dernier train qui a circulé sur la partie de voie entre Perl et Apach.

Puis, il instaure le régime de l'avis d'arrivée pour tous les trains se dirigeant vers

Apach.

2 - Dans le cas de maintenance avec prescription de vérification d'une zone de visu, l'AC de Perl instaure le régime de l'avis d'arrivée pour tous les trains entre Perl et Apach pendant la durée des travaux.
L'AC de Perl informe l'AC d'Apach Poste 2 de la mise en place de l'avis d'arrivée en précisant le motif et la durée des travaux de maintenance.

3 - Si l'AC d'Apach poste 2 ne peut donner l'avis d'arrivée du train, l'AC de Perl doit expédier le train suivant avec un ordre écrit n°6 (annexe 3) prescrivant la marche à vue sans dépasser la vitesse de 30 km/h, conformément à l'article 5.7.2.

Obligations de l'AC d'Apach poste 2

Pendant l'application du régime de l'avis d'arrivée, l'AC d'Apach poste 2 doit avoir l'assurance que le dernier train de Perl est arrivé complet à Apach et que le signal d'entrée C18 est fermé.
L'AC d'Apach poste 2 confirme la libération de la voie en transmettant à l'AC de Perl l'avis d'arrivée sous la forme :
« Train…(Numéro)… arrivé à Apach ».
(« Zug…(Nummer)… in Apach »)

L'AC d'Apach poste 2 n'a pas pu vérifier la signalisation d'arrière :
Lorsqu'exceptionnellement l'AC d'Apach poste 2 n'a pu obtenir l'assurance que le train est complet, bien que le train soit arrivé à Apach, il renseigne l'AC de Perl.

Pendant l'utilisation du régime d'arrivée les AC de Perl et d'Apach poste 2 appliquent les dispositions réglementaires propres à chaque réseau (Mise en place de dispositifs de réflexion pour l'AC d'Apach poste 2).

Le régime de l'avis d'arrivée ne peut être levé par l'AC de Perl que si le motif l'ayant nécessité a disparu, et qu'un train a circulé normalement entre Perl et Apach.

L'AC de Perl avise l'AC d'Apach poste 2 de la reprise de la situation normale.

2 Sens Apach-Perl

Lorsque les signaux C 11 et Cv 13 ne peuvent ou ne doivent être ouverts, l'AC du Poste 2 d'Apach demande à l'AC de Perl l'avis d'arrivée du dernier train ayant circulé entre Apach et Perl.

Si l'AC de Perl ne peut donner l'avis d'arrivée du train, l'AC du Poste 2 d'Apach doit s'assurer par une reconnaissance de visu que la voie est libre entre les C 11, Cv 13 et le signal F de la gare de Perl.

Les trains sont à expédier avec un ordre DB écrit (annexe 3 a) de circuler en marche à vue sans dépasser 30 km/h jusqu'au signal d'entrée F de Perl.

5.9.3. Extinction du Carré C10 ou C18 d'Apach.

En cas d'extinction du Carré C10 ou C18 à Apach, l'AC d'Apach Poste 2 peut demander, par dépêche, à l'AC de Perl de remettre l'ordre suivant :

« AC Apach Poste 2 à AC Perl:
Remettez, jusqu'à nouvel avis à tous les trains se dirigeant vers Apach l'ordre suivant :

Ordre écrit 95.95
Arrêtez-vous au signal d'entrée C18, même ouvert, mettez vous en contact avec l'AC d'Apach Poste 2 »

(«Fdl Apach Poste 2 an Fdl Perl: Erteilen Sie, bis auf Widerruf, jedem Zuge in Richtung Apach den folgende Befehl:
Befehl 95.95:
«Bleiben Sie trotz Fahrstellung des Esig C18 vor diesem stehen und nehmen Kontakt mit Fdl Apach Poste 2 auf »)

A la fin du dérangement (ou des travaux), l'AC d'Apach Poste 2 autorise, par dépêche, l'AC de Perl à cesser la remise d'ordre:

« Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n°95.95 pour les trains en direction d'Apach »
(«Befehl 95.95 nicht mehr erforderlich für Zügen in Richtung Apach »)

5.10. Interruption de la circulation supérieure à 72 heures entre Apach Poste 2 et Perl

En cas de dépassement du délai de 72h sans circulation, les zones de circuits de voie (z.B, 1³ et 2³) doivent donc être considérées comme en dérangement.

Pour la reprise des circulations :
- la première circulation de chaque sens doit recevoir l'ordre écrit DB suivant :

- En direction d'Apach, par l'AC de Perl
  Ordre écrit n°6, marche à vue, 30 km/h : « entre la gare de Perl et le poste 2 d'Apach, du signal N2 au km 21,880 SNCF Réseau », en précisant le motif « n°10 »

- En direction de Perl, par l'AC d'Apach
  Ordre écrit n°6, marche à vue, 30 km/h : « entre le poste 2 d'Apach et la gare de Perl, du km 21,880 SNCF Réseau au signal F, en précisant le motif « n° 10 »

- ensuite le régime d'avis d'arrivée des trains est instauré sur les 2 voies entre Apach et Perl. L'AC de Perl et l'AC d'Apach confirment la libération de la voie en se transmettant un avis d'arrivée :
« Train…(Numéro)… arrivé à Apach/Perl »
(« Zug…(Nummer)… in Apach/Perl angekommen»)

L'installation est considérée en dérangement jusqu'à la relève du dérangement par le service technique de SNCF Réseau.

6.Transports exceptionnels

6.1. Principe

1) Lorsqu'une EF souhaite faire circuler un transport exceptionnel en trafic international devant emprunter la section frontière Apach-Perl, elle doit obtenir :

- un Avis de Transport Exceptionnel (ATE) délivré par le Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) de SNCF Infrastructure qui règle les conditions de circulation sur la partie française du parcours jusqu'à ou à partir de la frontière étatique,

- un Bza (abréviation de Betrieb, Zugförderung und aussergewöhnlich) délivrée par le Team aussergewöhnliche Transporte (Tat) de DB InfraGO (RB Mitte) qui règle les conditions de circulation sur la partie allemande du parcours à partir de ou jusqu'à la frontière étatique.

Un Transport exceptionnel circulant sur la section frontière ne doit être incorporé dans un train que s'il a été muni, d'une part par DB InfraGO AG, d'une **"Beförderungsanordnung"** pour les trains figurant à l'horaire de service annuel ou d'une **"Fahrplananordnung (Fplo)**" pour les trains ne figurant pas à l'horaire de service annuel **et,** d'autre part, par SNCF Infrastructure, d'une **« Autorisation d'Incorporation d'un Transport Exceptionnel ».**

2) La Beförderungsanordnung/Fplo de DB InfraGO contient :
- le numéro du Bza de DB InfraGO et le numéro de l'ATE de SNCF Infrastructure,
- le jour de circulation,
- le train à utiliser,
- les conditions (restrictions) de circulation sur l'ensemble de la section frontière.

3) L'Autorisation d'Incorporation de SNCF Infrastructure est donnée :
- dans le sens France-Allemagne, par une dépêche adressée au représentant de l'EF par la SNCF (CO2C LORCA), autorisation éventuellement transmise par l'intermédiaire du CO2C LORCA amont dont dépend la gare à l'origine du train acheminant le transport exceptionnel,
- dans le sens Allemagne-France, par l'accord indiqué sur l'imprimé spécifique bilingue adressé à DB InfraGO (RB Mitte) par la SNCF (CO2C LORCA).

6.2. Imprimé spécifique bilingue

Les services compétents de la SNCF (CO2C LORCA) et de DB InfraGO (RB Mitte) se proposent mutuellement les transports exceptionnels. Pour ce faire, la SNCF (CO2C LORCA) ou DB InfraGO (RB Mitte), selon le sens de circulation, envoie à l'entité voisine un imprimé spécifique bilingue. Cet imprimé bilingue comporte :

- le jour de circulation,
- le numéro du train à utiliser,
- le numéro du Bza et le numéro de l'ATE,
- la gare frontière,
- l'heure d'arrivée,
- la gare expéditrice,
- la gare destinataire,
- les restrictions de circulation sur la partie de la section frontière du réseau cédant.

Il doit être utilisé autant d'imprimés qu'il existe de transports exceptionnels différents dans un même train.

Après examen de la demande, la SNCF (CO2C LORCA) ou DB InfraGO (RB Mitte), selon le sens de circulation, donne son accord par retour de l'imprimé spécifique bilingue en le complétant des restrictions de circulation applicables sur le réseau prenant.

6.3. Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels

Le transport ne doit être incorporé dans le train d'acheminement que s'il a été muni d'une autorisation d'incorporation donnée soit par la SNCF (CO2C LORCA) pour le sens France-Allemagne, soit par DB InfraGO (RB Mitte) pour le sens Allemagne-France.

Le CO2C LORCA avise, par dépêche, l'AC d'Apach en lui communiquant le jour de circulation, le train utilisé, les numéros d'ATE et du Bza ainsi que les restrictions de circulation applicables sur l'ensemble de la section frontière. Parallèlement, RB Mitte informe l'AC de Perl en lui transmettant le Beförderungsanordnung ou le Fplo comportant le jour de circulation, le train utilisé, les numéros d'ATE et du Bza ainsi que les restrictions de circulation applicables sur l'ensemble de la section frontière.

6.4. Offre et acceptation des transports exceptionnels

L'AC compétent devant expédier un train acheminant un (ou plusieurs) transport(s) exceptionnel(s) doit préalablement offrir ce train à l'AC voisin et lui indiquer le numéro du train, le(s) numéro(s) du Bza de DB InfraGO AG et le(s) numéro(s) de(s) l'ATE de SNCF Infra ainsi que la mention « avec restrictions » ou « sans restrictions » selon la procédure prévue à l'article 52.3. Cette offre doit être modifiée comme suit :

« Offre du train n°…. avec Transport(s) Exceptionnel(s) ATE n°… / Bza n°… avec / sans restrictions. Acceptez-vous train n°...? ».

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

Si le train achemine plusieurs transports exceptionnels faisant l'objet d'ATE/Bza différents, l'offre reprend chacun des numéros d'ATE ou Bza concernés.
L'AC voisin vérifie si le(s) numéro(s) du Bza et le(s) numéro(s) d'ATE correspondent aux informations préalablement reçues, et lorsque les conditions sont requises pour la circulation de ce(s) Transport(s) Exceptionnel(s), il accepte le train sous la forme suivante :

« Train n°... avec Transport(s) Exceptionnel(s), oui (je l'accepte) ».
(*„Zug … (Nr) mit aussergewöhnlichem Transport/aussergewöhnlichen Transporten ja.“)*

Dans le cas où le train n'est pas offert dans les conditions réglementaires, ou si un empêchement s'oppose à l'acceptation, celle-ci est refusée sous la forme suivante :

« *Non, attendez“(„Nein, warten.)*

et indique le motif du refus d'acceptation.

Lorsque le motif du refus a disparu, le train est accepté comme suit :
« Maintenant train °... avec Transport(s) Exceptionnel(s), oui (je l'accepte) ».
(„Jetzt Zug … (Nr.) mit aussergewöhnlichem Transport/aussergewöhnlichen Transporten ja.“)

L'AC d'Apach poste 2 inscrit, en outre, le(s) numéro(s) du (ou des) TE en précisant avec ou sans restriction dans la colonne observations du registre de cantonnement.

6.5. Circulation des transports exceptionnels soumis à restriction de circulation sur la section frontière

Lorsque l'ATE ou/et le Bza prescrivent des restrictions de circulation sur la section frontière (interdiction de croisement, de dépassement, fermeture de voie,…), les dispositions prévues pour la fermeture de voie (article 5.6) sont à appliquer.

7.Manœuvres

7.1. Principes

1. Les manoeuvres en gare d'Apach et de Perl sont effectuées selon les règles propres à chaque réseau.
2. Sans l'accord de l'AC de Perl, les manœuvres sont autorisées :
   - en gare d'Apach sur voie 1 jusqu'au signal d'entrée F de la gare de Perl,

   Avec l'accord de l'AC d'Apach les manoeuvres sont autorisées :
   - en gare de Perl sur voie 2 jusqu'au signal d'entrée C18 de la gare d'Apach
3. Pour les circulations des EF, les opérations d'attelage et de dételage sont normalement effectuées par le personnel des EF. Pour les autres circulations (trains de travaux, …), les opérations d'attelage et de dételage sont effectués par le personnel des services concernés.
4. Avant toute autorisation de manœuvre en direction du PN 19, l'AC du poste 2 d'Apach doit fermer le PN 19.
5. En cas de manœuvre avec un engin moteur électrique, les AC d'Apach poste 2 et de Perl s'assurent que la caténaire est alimentée. Lorsque la manœuvre doit franchir la section de séparation en gare de Perl, les AC d'Apach poste 2 et de Perl s'assurent que l'engin moteur supporte les deux systèmes d'alimentation électrique.
6. Le cas échéant, la mise en place des dispositifs de réflexion prescrits est effectuée selon les règles propres à chaque réseau.

7.2. Manœuvre au-delà des signaux d'entrée et de sortie des gares d'Apach et de Perl

1. Manoeuvre d'Apach en direction de Perl

1.1. **Manoeuvre sur voie 1**

Les manoeuvres au-delà du signal F ne peuvent être autorisées qu'avec l'autorisation de l'AC de Perl. Il donne verbalement son accord en précisant le point à ne pas dépasser puis ouvre le signal F (Hp0 + Sh1).

1.2. **Manoeuvre sur voie 2**

Les manoeuvres au-delà du C18 d'Apach ne peuvent être exécutées qu'avec l'accord de l'AC de Perl. Il donne verbalement son accord en précisant le point à ne pas dépasser après s'être assuré qu'aucun train n'est engagé vers voie 2 à sens normal et qu'aucune manœuvre n'a été autorisée voie 2 et après avoir effectué la fermeture de la voie 2 de Perl - Apach (voir article 5.6).

2. Manœuvre de Perl en direction d'Apach

2.1. **Manoeuvre sur voie 2**

Les manœuvres au-delà du C18 d'Apach ne peuvent être exécutées qu'avec l'autorisation de l'AC d'Apach Poste 2. Il donne verbalement son accord en précisant le point à ne pas dépasser, puis ouvre le signal C18 (VL ou A ou RR).

2.2. **Manoeuvre sur voie 1**

Les manoeuvres sur voie 1 au-delà de la pancarte limite de manoeuvre (RA10) de Perl ne peuvent être exécutées qu'avec l'autorisation de l'AC d'Apach Poste 2.

L'AC d'Apach Poste 2 autorise ces manœuvres lorsque :
- le PN 19 et les signaux C11 et Cv13 sont fermés,
- aucun autre mouvement de manœuvre ne soit en cours dans le secteur-circulation du Poste 2.
- le point à ne pas dépasser est précisé,

8. Entretien préventif et curatif des installations fixes et travaux sur ces installations

8.1. Principes

1. Chaque GI entretient les installations ferroviaires correspondants à ses spécifications techniques, que celles-ci soient situées sur le territoire français ou sur le territoire allemand.

2. Toute intervention programmée sur une installation située sur le territoire national voisin doit faire l'objet d'une concertation entre les services techniques compétents des deux GI. Le GI sur le territoire duquel se situe l'installation doit mettre si nécessaire, à disposition du GI intervenant un agent, sauf dispositions particulières prévues par consigne spéciale. Un document commun bilingue établi par les services techniques compétents doit préciser les conditions de l'intervention. Toutefois, pour les travaux d'entretien courant dont les conditions d'intervention sont connues par les services techniques des deux GI, ce document n'est pas nécessaire.

3. Pour toute intervention programmée nécessitant une modification des horaires de trains ou une fermeture de voie, les instructions écrites doivent être arrêtées en commun par la RB Mitte de DB InfraGO et le CO2C LORCA au plus tard 7 semaines avant le début des travaux. Ils déterminent à cette occasion la nature des travaux, les conséquences sur la circulation des trains, les installations de sécurité concernées ainsi que la durée des travaux et les mesures à prendre notamment en matière de sécurité du personnel.

4. Toute intervention programmée d'agent d'entretien sur les installations fixes de la section frontière doit faire l'objet d'une concertation avec l'AC du GI sur le territoire duquel a lieu l'intervention. Avant de donner son accord, l'AC saisi se concerte avec l'autre AC. Il prend ensuite les mesures nécessaires pour permettre l'intervention (fermeture de voie, par exemple).

5. Toute intervention suite à un dérangement sur l'installation située sur le territoire national voisin ne faisant pas l'objet d'une concertation entre les services techniques compétents est effectuée dans le cadre d'une fermeture de voie pour une protection du personnel.

6. Les circulations de trains de travaux engagés sur la section frontière sont considérées comme des manœuvres en application des articles 7.1 et 7.2.

7. En dehors des travaux programmés, une seule opération peut être autorisée par voie sur la section frontière.

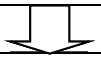
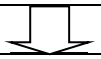
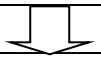
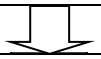
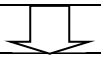
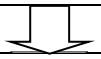
8.2. Travaux sur la voie Apach-Perl (voie1)

L'AC d'Apach Poste 2 est seul qualifié pour assurer la protection (fermeture de voie) de travaux à réaliser sur la voie Apach - Perl (voie 1).
Dans le cas de travaux réalisés par DB InfraGO AG, sur le territoire allemand (de la frontière étatique km 159,512 DB/km 22,168 SNCF Réseau jusqu'au signal F de la gare de Perl), les mesures suivantes sont applicables :

Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de DB InfraGO AG s'adresse à l'AC de Perl.
⇩
L'AC de Perl demande l'accord à l'AC d'Apach Poste 2.
⇩
L'AC du Poste 2 d'Apach prend les mesures de protection nécessaires (fermeture de voie selon article 5.6) et transmet ensuite son accord pour les travaux à l'AC de Perl.
⇩
L'AC de Perl avise l'agent d'entretien de l'accord pour les travaux.
⇩
A la fin des travaux, l'agent d'entretien renseigne l'AC de Perl.
⇩
L'AC de Perl avise l'AC d'Apach Poste 2 de la fin des travaux et que la voie est praticable.
⇩
Après avoir reçu cet avis, l'AC d'Apach Poste 2 lève les mesures de sécurité (levée de fermeture de voie selon article 5.6).

8.3. Travaux sur la voie Perl – Apach (voie 2)

L'AC de Perl est seul qualifié pour assurer la protection (fermeture de voie) de travaux à réaliser sur la voie Perl – Apach (voie 2).
Dans le cas de travaux réalisés par la SNCF sur le territoire français (de la frontière étatique jusqu'au C18 d'Apach), les mesures suivantes sont applicables :

Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de la SNCF s'adresse à l'AC du Poste 2 d'Apach.

L'AC du Poste 2 demande l'accord à l'AC de Perl.

L'AC de Perl prend les mesures de protection nécessaires (fermeture de voie selon article 5.6) et transmet ensuite son accord pour les travaux à l'AC d'Apach Poste 2.

L'AC d'Apach Poste 2 avise l'agent d'entretien de l'accord pour les travaux.

A la fin des travaux, l'agent d'entretien renseigne l'AC d'Apach Poste 2.

L'AC d'Apach Poste 2 avise l'AC de Perl de la fin des travaux et que la voie est praticable.

Après avoir reçu cet avis, l'AC de Perl lève les mesures de sécurité (levée de fermeture de voie selon article 5.6).

8.4. Interdiction de circuler avec pantographe levé

8.4.1. Postes d'Apach P2 et Perl sont tenus

Les mesures à prendre pour éviter la circulation d'un train avec un pantographe levé sous une caténaire consignée sont appelées « protection C » dans la réglementation française.

Quand un Sous-Secteur ou une Section Elémentaire française, sur la voie 2 Perl-Apach, doit être consigné, l'AC du P2 de Apach, à la demande du RSS CSS Est France, peut être amené à réaliser une protection C entre Perl et Apach (voie 2).

Les AC appliquent la procédure suivante :

Réalisation de la protection C

AC Apach P2		**AC Perl**
↓		
Reçoit la demande de Protection C de la part du RSS		
↓		
Assure et/ou fait assurer la protection C demandée par le RSS		
↓		
-Demande verbalement à l'AC de Perl de prendre les mesures suivantes : **Prenez les mesures pour interdire la circulation de trains avec pantographes levés sur voie 2 Perl- Apach** (**„***Gleis 2 Perl- Apach gegen Befahren durch Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer sperren"*) Cette demande peut être complétée par : **derrière train n°…** *(« nach Zug Nr … »)* -Reçoit la dépêche de l'AC de Perl -Annote son registre de cantonnement par la mention : ***Protection C voie 2 assurée à …h…min***	→ ← ←	- Prend les mesures prévues par sa réglementation et annote son registre d'annonce des trains. -Confirme les mesures prises par dépêche à l'AC Apach poste 2 sous la forme suivante : **Mesures pour interdire la circulation de trains avec pantographes levés sur la voie 2 Perl - apach prises** *(„Gleis 2 Perl- Apach gegen Befahren durch Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer gesperrt")*
↓		
Confirme la réalisation de la protection C au RSS et informe l'AC du poste 1.		

Levée de la protection C

AC Apach P2		AC Perl
↓		
Reçoit par dépêche du RSS l'autorisation de lever les mesures de protection C.		
↓		
- Avise l'AC Perl par dépêche : **Fin des mesures prises pour interdire la circulation de trains avec pantographes levés sur la voie 2 Perl-Apach** *(„Gleis 2 Perl- Apach für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer befahrbar")* - Annote son registre de cantonnement par la mention : ***Protection C voie 2 levée à …h…min***	→	- Reçoit la dépêche de l'AC Apach P2 - Lève les mesures prévues par sa réglementation et annote son registre d'annonce des trains
↓		
Lève les mesures de protection C et informe l'AC du poste 1		

<u>Quand un Sous-Secteur ou une Section élémentaire allemande, sur la voie 1 entre Apach et Perl,</u> doit être consigné, les AC appliquent la procédure suivante :

Mesures pour interdire la circulation de trains avec pantographes levés

Voie 1 Apach-Perl

AC Perl		AC Apach P2
↓		↓
- Informe verbalement l'AC Apach P2 de la situation suivante : **Prenez les mesures pour interdire la circulation de trains avec pantographes levés sur voie 1 Apach-Perl** *(„Gleis 1 Apach-Perl gegen Befahren durch Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer sperren")*	→	- Prend les mesures prévues pour assurer la protection C de la Sél.2651 - Annote son registre de cantonnement : « ***Protection C voie 1 assurée à …h…min »***
		↓
- Reçoit la dépêche de l'AC Apach P2	←	- Confirme par dépêche à l'AC Perl des mesures prises sous la forme suivante : **Mesures pour interdire la circulation de trains avec pantographes levés sur la voie 1 Apach-Perl** *(„Gleis 1 Apach - Perl gegen Befahren durch Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer gesperrt")*
↓		↓
- Annote son registre d'annonce des trains		- Informe verbalement le RSS CSS Est France de la protection C

Fin des mesures pour interdire la circulation de trains avec pantographes levés

AC Perl		AC Apach P2
↓		↓
- Informe l'AC Apach P2 par dépêche : **Fin des mesures prises pour interdire la circulation de trains avec pantographes levés sur la voie 1 Apach-Perl** *(„Gleis 1 Apach-Perl für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer befahrbar")*	→	- Reçoit la dépêche de l'AC Perl - Lève les mesures de protection C prises pour la Sél 2644, - Annote son registre de cantonnement : ***Protection C voie 1 levée à …h…min***
		↓
- Annote son registre d'annonce des trains		- Avise le RSS CSS Est France de la fin de la protection C.

8.4.2. Poste 2 d'Apach non tenu

Quand un Sous-Secteur ou une Section Elémentaire française, sur la voie 2 Perl-Apach, doit être consigné, le RSS CSS Est France peut être amené à réaliser une protection C entre Perl et Apach (voie 2) avec le ZES de Borken en appliquant la procédure définie entre les 2 entitées reprise dans « l'arrangement franco-allemand pour l'exploitation et l'entretien de la section de ligne Apach-Perl ».

Quand un Sous-Secteur ou une Section Elémentaire allemande, sur la voie 1 entre Apach-Perl, doit être consigné, le ZES de Borken peut être amené à réaliser une protection C entre Apach et Perl (voie 1) avec le RSS CSS Est France en appliquant la procédure définie entre les 2 entitées reprise dans « l'arrangement franco-allemand pour l'exploitation et l'entretien de la section de ligne Apach-Perl ».

8.5. Circulation des trains sous caténaire consignée de la section frontière

La circulation des trains sous caténaire consignée de la section frontière n'est autorisée qu'après avoir obtenu l'assurance que ces trains ne comportent aucun véhicule avec pantographe levé.

Pour permettre la circulation des trains sous caténaire consignée, les mesures suivantes sont à prendre :

Lorsqu'un train doit, en cas de consignation caténaire, circuler sur la section frontière, l'AC concerné doit s'assurer, auprès du conducteur, que ce train ne comporte pas de véhicule avec pantographe levé, avant d'autoriser le passage sous l'élément consigné.

Il en donne confirmation à l'AC voisin par la dépêche suivante :

« Train n°…, ne comporte pas de véhicule ayant un pantographe levé »

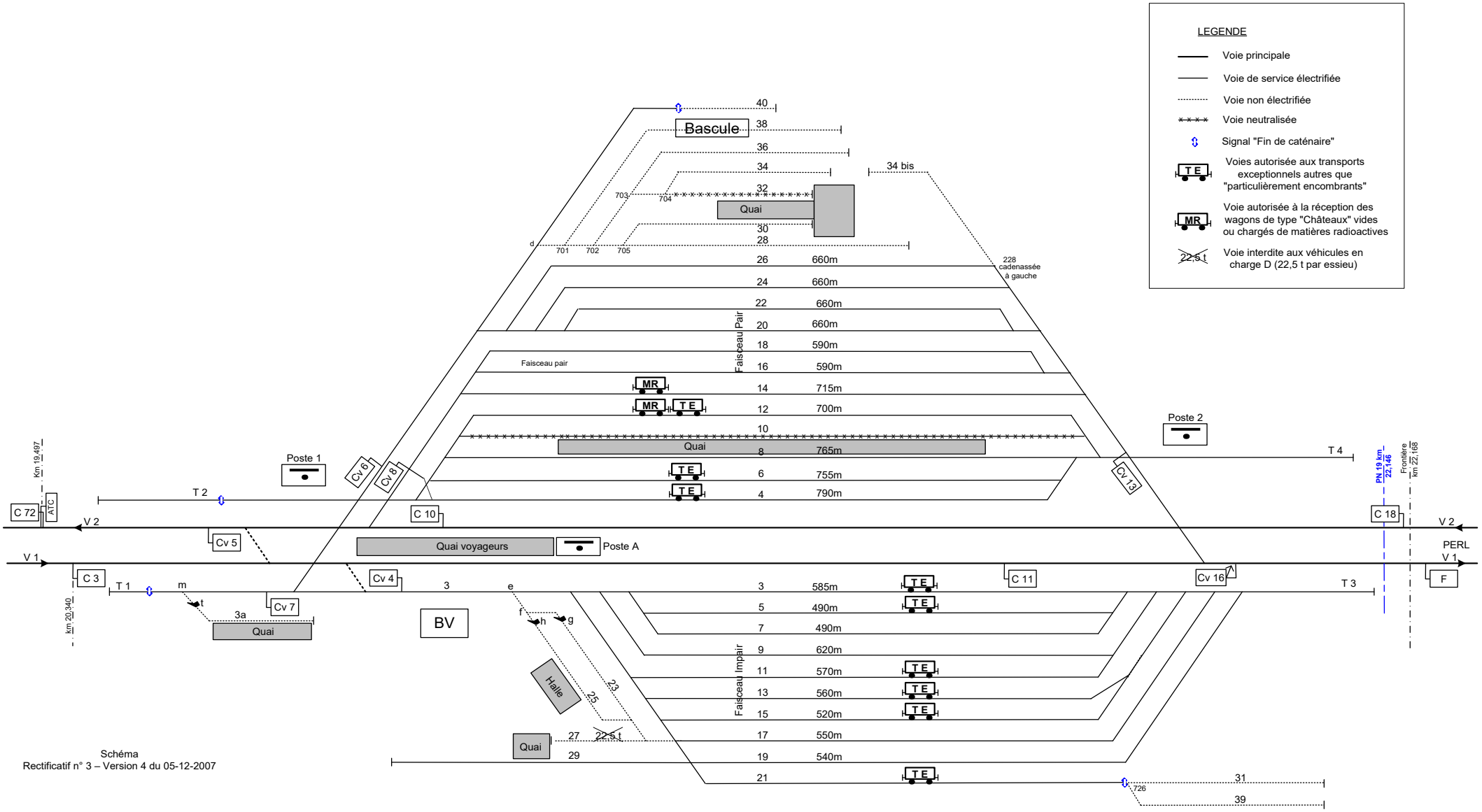
„Zug Nr……führt keine Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer“

L'AC concerné ne peut autoriser la mise en mouvement du train qu'après l'expédition de cette dépêche.

Annexe 1 / Anlage 1

Plan de la gare d'Apach

Lageplan des Bahnhofs Apach

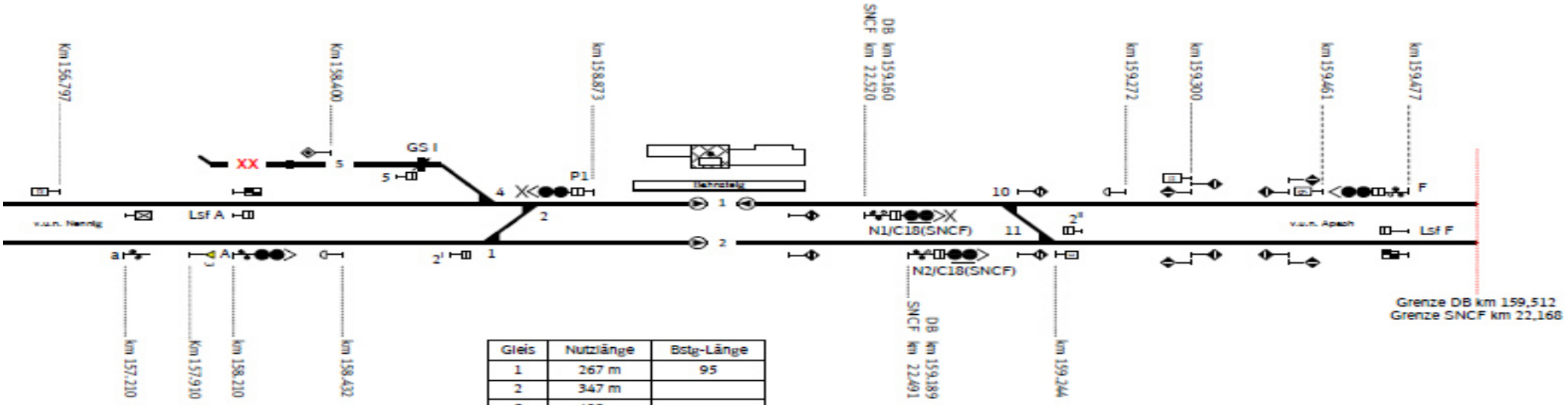

LEGENDE
Voie principale
Voie de service électrifiée
Voie non électrifiée
Voie neutralisée
Signal "Fin de caténaire"
TE
Voies autorisée aux transports exceptionnels autres que "particulièrement encombrants"
MR
Voie autorisée à la réception des wagons de type "Châteaux" vides ou chargés de matières radioactives
22,5 t
Voie interdite aux véhicules en charge D (22,5 t par essieu)
Bascule
Quai
Quai voyageurs
Poste 1
Poste 2
Poste A
BV
Halle
Faisceau pair
Faisceau Pair
Faisceau Impair
34 bis
228 cadenassée à gauche
660m
590m
715m
700m
765m
755m
790m
585m
490m
620m
570m
560m
520m
550m
540m
C 72
ATC
C 3
C 10
C 11
C 18
Cv 4
Cv 5
Cv 6
Cv 7
Cv 8
Cv 13
Cv 16
T 1
T 2
T 3
T 4
V 1
V 2
PERL
F
PN 19 km 22,146
Frontière km 22,168
Km 19,497
km 20,340
Schéma
Rectificatif n° 3 – Version 4 du 05-12-2007

Annexe 2 / Anlage 2

Plan de la gare de Perl

Lageplan des Bahnofs Perl

Bf Perl
Km 159.047



Gleis	Nutzlänge	Bstg-Länge
1	267 m	95
2	347 m	
5	490 m	

Annexe 3 A / Anlage 3 A

ORDRE BILINGUE (Allemand/Français)

ZWEISPRACHIGER BEFEHL (Deutsch/Französisch)

Befehle 1-9 Instruction européenne 1-9

A **Zugnummer** N° du train C **Standort des Zuges** Localisation du train

E **Anzahl der Vordrucke** Nombre de formulaires D **Standort des Anweisenden** Localisation de l´émeteur

1 Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal Autorisation de franchir un EOA / Signal

1.10 darf vorbeifahren est autorisé à am EOA/Signal franchir un EOA/Signal — 1.11.1 km / 1.11.2 Signal, Zugmeldestelle Signal, Poste — und et — 1.12.1 km / 1.12.2 Signal, Zugmeldestelle Signal, Poste

x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit est dispensé de marcher à vue — und et — 1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle Signal, Poste

x.95 Zusätzliche Instructions complémentaires Anweisungen

x.96 *[Freitext texte libre]*

2 Weiterfahren nach TR / Weiterfahren nach Vorbefahrt Autorisation de circuler après un TR/un franchissement de signal

2.10 darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrterlaubnis empfangen wurde Si aucune MA n´est reçue, est autorisé à poursuivre en mode SR

x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit est dispensé de marcher à vue

x.95 Zusätzliche Instructions complémentaires Anweisungen

x.96 *[Freitext texte libre]*

3 Verbleiben im Stillstand Obligation de rester à l´arrêt

3.10 Verbleiben im Stillstand Rester à l´arrêt

3.15 "Fahrt beenden" durchführen Exécuter la fin de mission

3.20 Vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis löschen Supprimer la MA disponible

4 Widerruf eines Befehls Annulation d´une instruction

4.10 Befehl Instruction opérationnelle — 4.11 eindeutige Kennung Identification unique — wird widerrufen est annulée

5 Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung Obligation de circuler à vitesse limitée

x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung Circuler à une vitesse maximale de — x.42.1 km/h — zwischen/in Entre / à — und et — x.43 Zugmeldestelle Localisation

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

x.95 Zusätzliche Instructions complémentaires Anweisungen

x.96 *[Freitext texte libre]*

6 Fahren auf Sicht Marcher à vue

6.40 Fahren auf Sicht Marcher à vue [und et] x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung Circuler à une vitesse maximale de — x.42.1 km/h

zwischen/in Entre / à — x.43 Zugmeldestelle Localisation — und et

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

x.90 Strecke aus folgendem Grund prüfen Vérifier le pacours pour la raison suivante — x.91 *[Freitext texte libre]* — **Ergebnis melden an** Présenter ses conclusions à — x.92 *[Freitext texte libre]*

x.95 *Zusätzliche* Instructions complémentaires *Anweisungen*

x.96 *[Freitext texte libre]*

7 Starten in SR Autorisation de se remettre en marche aprés préparation d´un mouvement

7.10 darf in SR starten Est autorisé à circuler en SR

x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit Est dispensé de marcher à vue

7.20 darf vorbeifahren am EOA Est autorisé à franchir un EOA — 7.21 Signal, Zugmeldestelle Signal, localisation

8 BÜ sichern Sécurisation d´un PN

8.50 muss halten vor BÜ S´arrêter avant le PN — zwischen/in entre / à — x.43 Zugmeldestelle Localisation — und et

x.44 Zugmeldestelle Localisation — in à 8.51.1 km — und et 8.52.1 km — und et 8.53.1 km

und et 8.54.1 km — und et 8.55.1 km — und et 8.56.1 km

und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist est autorisé à poursuivre la marche lorsque le/s PN est / sont sécurisé/s

9 Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung Obligation de circuler avec des restrictions d´alimentation électrique

9.40 Eingeschränkte Fahrstromversorgung Restrictions d´alimentation électrique — zwischen/in entre / à — x.43 Zugmeldestelle Localisation — und et

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

Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert La limitation de l´alimentation de courent est affichée — 9.67 ja oui [oder ou] 9.68 nein non

9.70 Fahren mit gesenktem Stromabnehmer Circuler avec pantographe abaissé

9.75 Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter Circuler avec disjoncteur ouvert

V **Name Triebfahrzeugführer** Nom du conducteur — B **Datum** Date — Y **Uhrzeit** Heure

W **Name Anweisender** Nom de l´émetteur — Z **Eindeutige Kennung** Identification unique

Grund Nr.	Anlass Motif	v in km/h
10	Gleis kann besetzt sein La voie peut être occupée	a.S.
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis Personnes dans la voie	a.S.
12	Fahrzeuge im Gleis Voie occupée par des véhicules	a.S.
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Circulations engagées sur voie fermée	a.S.
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis Réception sur voie en impasse	30
15	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis Réception sur voie partiellement occupée, une voie de longueur réduite, une voie en impasse réduite	20
16	Kein Durchrutschweg pas de distance de glissement	30
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit Ligne fermée à la circulation	50
18	//	40
19	BÜ nicht ausreichend gesichert PN insuffisamment sécurisé/s	20
20	Spurrillen nicht von Eis u. Schnee befreit ornières verglacées et enneigé	30
21	//	5
22	Bauarbeiten Travaux	)*
23	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gl portion de voie fermée impraticable	a.S.
24	Zustand nach Bauarbeiten Etat de l´infrastructure après travaux	)*
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt personnel du chantier non avisé	a.S.
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La Vitesse inférieure à celle de la "La"	)*
27	Beschäftigte im gesperrten Gleis Agents présents dans la voie fermée	20 a.S.
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau Présomption de défaut de la voie	25 a.S.
29	Mängel am Oberbau défaut de la voie	)*
30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) Présomption d´avarie caténaire (également sur la voie voisine)	a.S.
31	Verdacht auf Umwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden etc) Présomption d´avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)	a.S.
32	Verdacht auf Einzapfen im Tunnel présence possible de glaçons dans le tunnel	a.S.
33	PZB-Streckeneinrichtung gestört Equipement PZB au sol en dérangement	50
34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Enclenchement aiguille/signal en dérangement	50
35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Aiguille immobilisée manuellement sans cadenassage	5
36	Heißläuferortungsanlage / Festbremsortungsanlage gestört DBC / Détecteur de frein(s) sérré(s) en dérangement	200
37	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Information des voyageurs à quai impossible	)*
38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Voyageurs non informés du changement du quai	a.S.
39	Engstelle für Lü-Sendungen gabarit réduit pour transports exceptionnels	10
40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen Armement de la voie insuffisant pour véhicules lourds	)*
41	Spitzensignal unvollständig signalisation d´avant incomplète	40
42	Windwarnung avis de vents forts	80
43	Schwungfahrabschnitt zone de passage sur l´erre	140

a. S. = Auftrag zum Fahren auf Sicht / a.S. = marche à vue

)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

)* = Vitesse limite autorisée variable

V408.0411V01/408.2411V01

Apach - Perl

Befehle 21-95 Ordres 21-95

A Zugnummer N° du train

C Standort des Zuges / Standort der Rangierabteilung Localisation du train / de la compo. de manoeuvre

E Anzahl der Vordrucke Nombre de formulaires

D Standort des Anweisenden Localisation de l'émetteur

21 ☐ **Einfahrt / Weiterfahrt** Entrer / Circuler

☐ 21.10 darf in/auf der est autorisé à — 21.11 Zugmeldestelle Localisation — ☐ 21.12 einfahren entrer [oder] ☐ 21.13 weiterfahren circuler

22 ☐ **Ausfahrt aus dem Bf/Bft** Sortir de la gare / secteur de circulation

☐ 22.10 darf aus dem est autorisé à sortir de/du — 22.11 Bf Gare / 22.12 Bft Secteur de circulation — ausfahren

23 ☐ **Fahren auf dem Gegengleis** Circuler sur le "Gegengleis"

☐ 23.10 fährt auf dem Gegengleis von circule sur le "Gegengleis" — 23.11 Zugmeldestelle Localisation — bis à Grenze D/F / frontière D/F — 23.12 Zugmeldestelle Localisation

24 ☐ **Zurückkehrende Fahrten** Retour en arrière

☐ 24.11 fährt circule [ou] ☐ 24.12 schiebt nach pousse en direction — von de — 24.13 Zugmeldestelle Localisation — in Richtung

24.14 Zugmeldestelle Localisation — bis à — 24.15 km / 24.16 Signal — und kehrt zurück et revient

☐ 24.20 Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis — Aller sur le "Regelgleis", retour sur le "Gegengleis"

☐ 24.30 Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis — Aller sur le "Gegengleis", retour sur le "Regelgleis"

25 ☐ //

26 ☐ //

27 ☐ //

28 ☐ **Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart** Changement niveau / mode ETCS

☐ 28.10 muss ETCS-Level doit sélectionner wählen — 28.11 ETCS-Level

☐ 28.20 muss ETCS-Betriebsart doit sélectionner wählen — 28.21 ETCS-Betriebsart Mode

29 ☐ Weiterfahrt signalgeführt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h
Poursuivre la marche en respectant la signalisation au sol / sans dépasser 40 km/h

☐ 29.10 darf signalgeführt weiterfahren est autorisé à poursuivre la marche en respectant la signalisation au sol

☐ 29.20 //

☐ 29.30 //

30 ☐ //

31 ☐ //

32 ☐ //

33 ☐ //

34 ☐ //

95 ☐ **Zusätzliche Anweisungen** Instructions complémentaires

☐ 95.10 //

☐ 95.20 muss bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1 geben und BÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat
doit siffler à l'approche du PN et dégager rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée

☐ 95.30 //

☐ 95.40 //

☐ 95.50 PZB in/am Balise PZB en/au — 95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle Localisation — ☐ 95.53 ständig wirksam constamment active — ☐ 95.54 unwirksam inactive

☐ 95.95 muss folgende Anweisungen beachten doit respecter les instructions suivantes

95.96 *[Freitext texte libre]*

V Name Tf Nom du conducteur — B Datum Date — Y Uhrzeit Heure

W Name Anweisender Nom de l'émetteur — Z Eindeutige Kennung Identification unique

Annexe 3 B / Anlage 3 B

BULLETINS C (bilingue) de la SNCF

BULLETINS C (zweisprachig) SNCF (Begehl C SNCF)

C

Ordre est donné au conducteur du **train** ……..

Der Triebfahrzeugführer des **Zuges** **muss**

(numéro / Nummer)

- de franchir fermé / am „Halt zeigenden“ vorbeifahren:

☐ **le signal carré** ……....

(numéro / Nummer)

C

☐ **le guidon d'arrêt** ……

(numéro / Nummer)

Le conducteur doit par ailleurs agir comme s'il rencontrait fermés les signaux ci-après combinés avec le signal carré / Der Triebfahrzeugführer muss sich außerdem so verhalten, als würde er am genannten Signal « Carré » eines der entsprechend nachfolgend aufgeführten Signalbildern oder Signalkombinationen angezeigt bekommen :

……

……

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Autorisation n° / Genehmigung Nr. ……..

Poste / Stellwerk : …… *Date / Datum :* …… *Heure / Uhrzeit :* ……..…

(nom du poste / Stellwerksname) *(jour/mois/année / Tag/Monat/Jahr)* *(heures/minutes / Std/Minuten)*

☐ délivré directement / ausgehändigt **Signature / Unterschrift:**

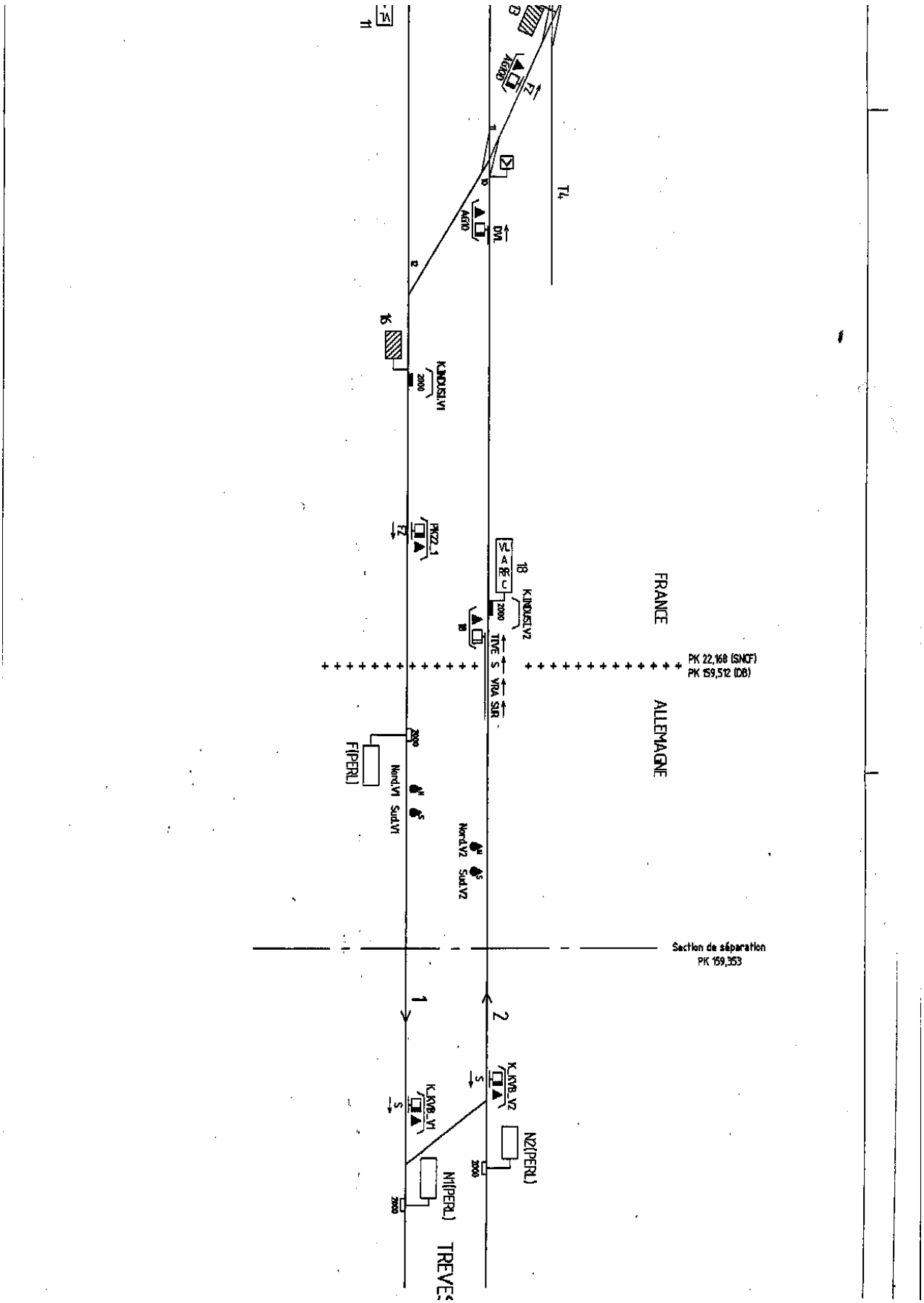
☐ transmis par radio / per Funk übermittelt

☐ transmis par téléphone / Telefonisch übermittelt

Annexe 4 / Anlage 4

SCHEMA de KVB / PZB

SYSTEMWECHSEL KVB/ PZB


FRANCE
ALLEMAGNE
PK 22,168 (SNCF)
PK 159,512 (DB)
Section de séparation
PK 159,353
TREVES
T4
F1(PERL)
N1(PERL)
N2(PERL)
Nord V1
Sud V1
Nord V2
Sud V2
KJMDUSLV1
KJMDUSLV2
PK22_1
KJVB_V1
KJVB_V2
AG10
DV1
TIVE S
VIRA SUR
2000

Annexe 5 / Anlage 5

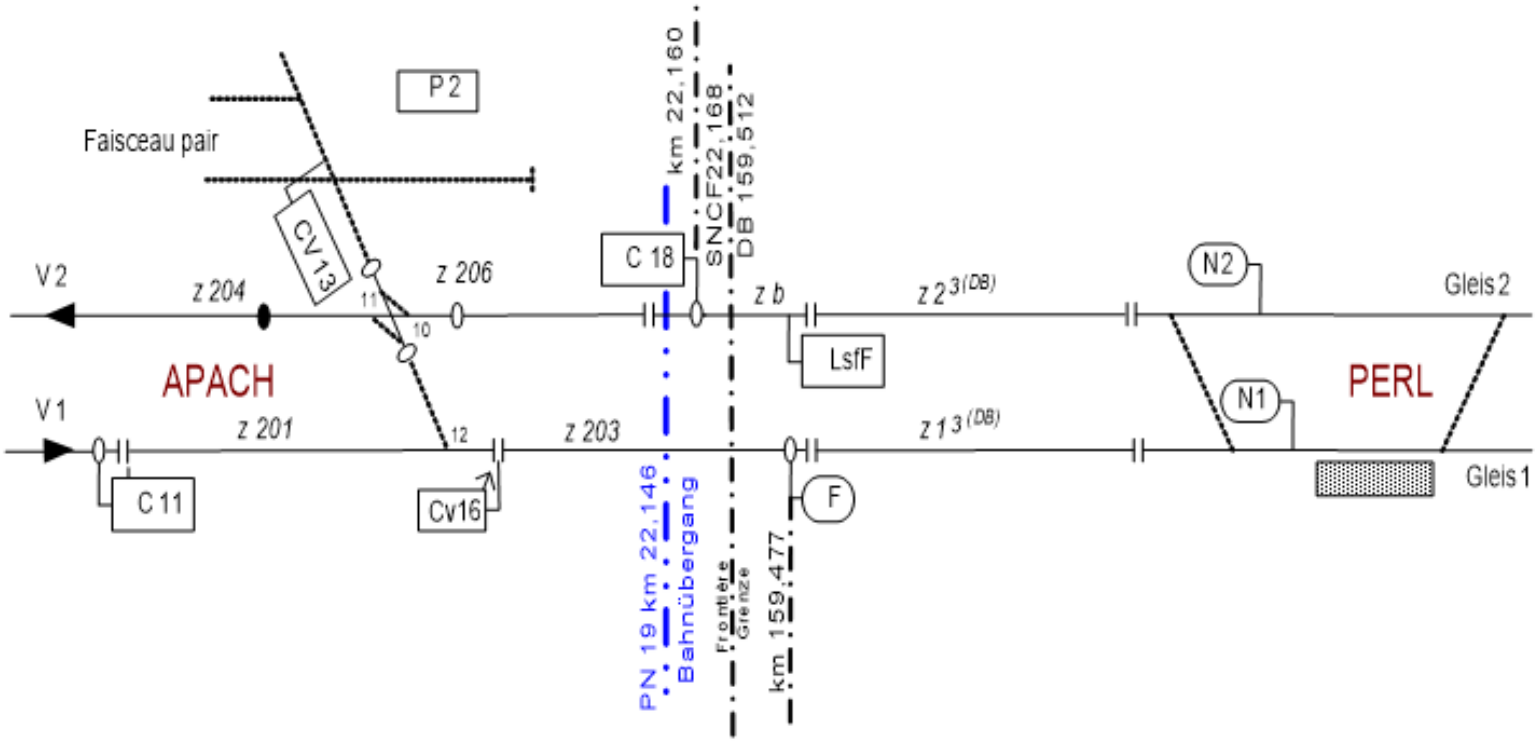
Dispositions particulières concernant l'utilisation du GSM-R D par l'AC du Poste 2 de Apach.	**Regelung über die Nutzung von GSM-R D durch den Fdl Poste 2 Apach**
Article 1 : Généralités L'Etablissement Infrastructure Circulation LORCA et l´Etablissement de la DB InfraGO AG, Regionalbereich Mitte Produktionsdurchführung Koblenz, conviennent de la mise à disposition de l´agent circulation (AC) du Poste 2 de Apach par DB InfraGO AG d'une carte SIM allemande pour l'exploitation de la section frontière Apach - Perl. L'appareil avec la carte SIM allemande doit être utilisé selon les prescriptions communes suivantes. L'appareil doit être utilisé par l'AC pour: - communiquer avec les trains sur la partie allemande de la section frontière en cas de danger pour transmettre un message d'alerte. L'appareil permet également à l'AC du Poste 2 de Apach de recevoir un appel d'urgence déclenché sur le réseau GSM-R D.	**Abschnitt 1: Allgemeines** Die Etablissement Infrastructure Circulation LORCA der SNCF und die DB InfraGO AG, Regionalbereich MItte Produktionsdurchführung Koblenz, vereinbaren, dass die DB InfraGO AG dem Fdl Poste 2 Apach eine deutsche SIM-Karte für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke Apach - Perl zur Verfügung stellt. Das Gerät mit der deutschen SIM-Karte ist gemäß den nachstehenden gemeinsamen Regeln zu benutzen. Das Gerät ist vom Fdl zu nutzen für: - für die Verständigung mit den Zügen auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke im Gefahrenfall zur Abgabe eines Nothaltauftrages. Das Gerät dient außerdem der Unterrichtung des Fdl Apach Poste 2 über einen ausgelösten Notruf im InfraGO GSM-R D.
Article 2: Messages d'alerte en cas de danger En cas de danger sur la section frontière, l'alerte doit être donnée immédiatement par radio (GSM-R D) sous la forme suivante : «*„**Mayday, Mayday, Mayday, Arrêt des circulations ! Ici AC Apach Poste 2 "*** *(Mayday, Mayday, Mayday, haltet Züge zurück ! Hier Fahrdiensleiter Apach Poste 2).* ou lorsque le danger n'impose l'arrêt que d'un seul train : *„**Mayday, Mayday, Mayday, Arrêt du train n°…. ! Ici AC Apach Poste 2 "*** *(Mayday, Mayday, Mayday, Zug N°…. sofort anhalten ! Hier Fahrdienstleiter Apach Poste 2).*	**Abschnitt 2: Nothaltauftrag bei Betriebsgefahr** Bei einer Betriebsgefahr auf der Grenzstrecke ist sofort ein Nothaltauftrag über Zugfunk (GSM-R D) mit folgendem Wortlaut zu geben: oder wenn nur ein Zug angehalten werden soll:

Si nécessaire, le message d'alerte peut être complété par une demande de coupure d'urgence sous la forme suivante.	Wenn es notwendig ist, kann der Nothaltauftrag um eine Aufforderung zur Ausschaltung der Oberleitung mit folgendem Wortlaut ergänzt werden:
« ***…et coupure d'urgence sur la section frontière Apach – Perl»*** *„…und Oberleitung auf der Grenzstrecke Apach - Perl ausschalten."*	
Dès perception d'une alerte, les AC de Apach Poste 2 et de Perl prennent immédiatement les mesures prévues par leur réglementation pour arrêter et retenir les circulations. L'AC qui constate ou est avisé de la disparition du motif qui a justifié l'alerte radio avise l'autre AC; après entente, chaque AC autorise ensuite la reprise de la circulation des trains sur son propre réseau.	Bei Eingang eines Nothaltauftrages triffen die Fdl Poste 2 Apach und Perl die notwendigen Maßnahmen entsprechend der für ihnen gültigen Vorschriften um Fahrten anzuhalten und zurück zu halten. Der Fdl, der den Wegfall des Grundes für den Nothaltauftrag festgestellt oder mitgeteilt bekommen hat, verständigt den anderen Fdl, nach gegenseitiger Abstimmung nimmt jeder Fdl den Betrieb auf seinem InfraGO wieder auf.
Article 3: Dérangement de l'appareil GSM-R En cas de dérangement, l'AC du Poste 2 n'a pas de mesure de sécurité particulière à prendre jusqu'au remplacement du poste ou de la carte SIM allemande. L'AC doit aviser le service technique de la SNCF (ASTI: Tél. 9113). Après intervention de l'ASTI, s'il s'avère que le dysfonctionnement provient d'une défaillance de la carte SIM, l'AC doit aviser le responsable GSM-R: DB InfraGO, responsable régional d'exploitation à Trèves :téléphone +49 (0)651 142-23910, IRTN/Basa 0049 (9)57-2391 pour provoquer le remplacement de la carte SIM. Le suivi du remplacement de la carte SIM est assuré par le DPX d'Apach.	**Abschnitt 3: Störung des GSM-R-Geräts** Bei einer Störung sind bis zum Ersatz des Geräts oder der deutschen SIM-Karte keine weiteren Sicherheitsmaßnahmen erforderlich für den Fdl Poste 2. Der Fdl muss den technischen Dienst der SNCF (ASTI) verständigen. Wenn die Untersuchung durch ASTI ergibt, dass die Funktionsstörung in einem Defekt der SIM-Karte begründet ist, muss der Fdl den GSM-R-Verantwortlichen verständigen: DB InfraGO, Bezirksleiter Betrieb Trier, Tel. +49 (0)651 142-2391, IRTN/Basa 0049 (9)57-2391, um den Austausch der SIM-Karte anzustoßen. Die Weiterverfolgung der Vertretung der SIM –Karte ist vom Leiter Apach ausgeführt.
Article 4: Enregistrement des conversations Toutes les conversations échangées par GSM-R sont enregistrées sur un support numérique.	**Abschnitt 4: Aufzeichnung der Gespräche** Alle Gespräche über GSM-R werden digital bei der DB InfraGO AG aufgezeichnet.

En cas d'incident ou d'accident, la SNCF peut demander une copie des enregistrements en s'adressant au Bezirksleiter Betrieb (Chef de Circonscription) à Francfort, qui est responsable pour l'AC de Perl: Thomas Prockl, Tel. +49 (0) 69 265 19005, Mail: Thomas.Prockl @deutschebahn.com.	Bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten oder Unfällen kann die SNCF eine Kopie der Aufzeichnungen anfordern über den Bezirksleiter Betrieb in Frankfurt, der für den Fdl Perl zuständig ist: H. Thomas Prockl, Tel. +49 (0) 69 265 19005, Mail: Thomas Prockl @deutschebahn.com.
Article 5: Notice d'utilisation du GSM-R D DB InfraGO AG fournit la réglementation locale relative à l'utilisation du GSM-R D. SNCF Infra établit une notice d'utilisation EF 6 A en langue française à l'usage de l'AC de Apach Poste 2.	**Abschnitt 5: Bedienungsanleitung für GSM-R D** DB InfraGO AG stellt die örtliche Richtlinie für die Nutzung von GSM-R D zur Verfügung. SNCF Infra erstellt eine Bedienungsanleitung EF 6 A in französischer Sprache für den Fdl Apach Poste 2.
Article 6: Essai d'appel (d'urgence) (réf. 481.0205Z01 Article 6 paragraphe 2). Un essai d'appel (d'urgence) peut être réalisé sans annonce préalable. Cet essai est matérialisé par la mélodie propre aux appels d'urgence avec une durée d'environ 5 secondes. Puis l'appel se poursuit sous la forme suivante :	**Abschnitt 6: Probedurchsage** (Bezug 481.0205Z01 Abschnitt 6 Absatz 2). Es kann ohne vorherige Ankündigung eine Probedurchsage ausgelöst werden. Diese wird durch den Notruf-Signalton mit einer Länge von ca. 5 Sekunden eingeleitet. Anschließend wird die Durchsage mit folgendem Wortlaut durchgeführt:
« Attention - essai d'appel. Ici AC de... , conducteur train n°… veuillez confirmer la réception de cet appel *? »* (*Achtung Probedurchsage! Hier Fahrdienstleiter …, Triebfahrzeugführer .... (Zugnummer) bitte Empfang der Durchsage bestätigen.")*	
En cas de réception d'un tel essai, l'AC du Poste 2 n'a pas de mesures à prendre. Tous les agents circulation de Apach Poste 2, qui sont autorisés à transmettre un message d'alerte, doivent effectuer cet essai une fois par an sous le contrôle du cadre responsable de ces agents. Ainsi le fonctionnement de la liaison d'appel d'urgence est contrôlé (réf. 481.0205Z01 Article 6 paragraphe 1).	Durch den Fdl Poste 2 sind bei Empfang eines solchen Proberufs keine Maßnahmen zu treffen. Alle Fdl in Apach Poste 2, die einen Nothaltauftrag abgeben dürfen, müssen dies zum Beherrschen von Gefahrensituationen mindestens einmal jährlich unter Aufsicht der verantwortlichen Führungskraft ausführen. Damit wird gleichzeitig die Funktionsfähigkeit der Notrufverbindung überprüft (Bezug 481.0205Z01 Abschnitt 6 Absatz 1).

Annexe 6 / Anlage 6

Schéma de la section frontière
Skizze der Grenzstrecke



Fiche d’identification

Identification du texte

Titre	Gemeinsame Regelung über die Besonderheiten der Grenzstrecke Apach-Perl zwischen SNCF Réseau und DB Netz AG / Consigne commune traitant des particularités d'exploitation de la section frontière Apach-Perl entre SNCF Réseau et DB InfraGO AG
Référentiel	Référentiel de l'EIC Lorraine Champagne Ardenne
Nature du texte *Niveau de confidentialité*	Document opérationnel Interne SNCF Réseau SA
Sécurité	Sécurité de l'Exploitation Ferroviaire
Émetteur	EIC LORCA Pôle Sécurité / DB InfraGO AG
Référence *Index utilisateur (plan de classement)* *Complément à l’index utilisateur* *Ancienne référence*	EIC LORCA DC00079 (XX 99 X 99) S0
Date d’édition	99-99-9999
Version en cours / date	Version 99 du 99-99-9999
Date d’application	Applicable à partir du 99-99-9999
Mode de distribution initiale	Standard

Approbation

Rédacteurs		*Vérificateur*	
Jackie SIEBERING Marc MULLER EIC LORCA	99-99-9999	Pierre GENIN Directeur Sécurité ZP NEN	99-99-9999
Approbatrice		*Administrateur*	
Misoo YOON Directrice ZP NEN	99-99-9999	Jérémy FISCHER	99-99-9999

Textes abrogés

Gemeinsame Regelung über die Besonderheiten der Grenzstrecke Apach-Perl zwischen SNCF Réseau und DB InfraGO AG / Consigne commune traitant des particularités d'exploitation de la section frontière Apach-Perl entre SNCF Réseau et DB InfraGO AG : EIC LORCA DC10073

Historique des éditions et des versions

Edition	*Version*	*Date de version*	*Date d'application*
99-99-9999	Version 01	99-99-9999	14-12-2025

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier / Intranet

Distribution

Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif	DSSR / IG / BTE EIC / Pôle Ingénierie Metz / DZP NEN
Indicatifs de distribution de SNCF	
Indicatifs de distribution de SNCF RESEAU	EE, EE1, EE10, EE101 SVQS
Collections communes à l'ensemble des 5 sociétés	

Restrictions et particularités de distribution

Entités concernées par cette version du texte	
Particularités de distribution	EPSF BD InfraGO AG : distribution assurée en interne

Services chargés de la distribution

	Nom de l'organisme	*Coordonnées*
Distribution initiale	GEDOC EIC LORCA	4, viaduc JF Kennedy 54052 NANCY Cedex
Distribution complémentaire	Service logistique d'établissement	

Attention : *si vous ne souhaitez pas garder la fiche d'amélioration dans votre document, vous pouvez la supprimer.*

Fiche d'amélioration EIC LORCA DC00079

Afin d'enrichir ce document, les remarques et observations communiquées sont mémorisées pour une prise en compte lors de la prochaine version du document.

COORDONNÉES DU REDACTEUR DE LA FICHE

Nom : ..... **Prénom :** ..... **Date :** .....

Poste occupé : ..... **Entité :** .....

Adresse : .....

.....

.....

Tel : ..... **Email :** .....

OBSERVATIONS

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

SUITES DONNÉES PAR EIC LORCA Pôle Sécurité / DB InfraGO AG du texte ET RÉPONSE AU REDACTEUR DE LA FICHE *(Après avis du supérieur hiérarchique)*

.....

.....

.....

.....

SERVICE GESTIONNAIRE

Information à compléter par l'organisme émetteur du texte.

Adresse postale et nom du service gestionnaire : *Obligatoire*

Téléphone : *Facultatif*

Adresse mail du service gestionnaire : *Facultatif*