1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsamen Regelung haben:

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

und

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

2 Gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke, Auszug für EVU

Siehe folgende Seiten

Gemeinsame Regelung der Besonderheiten auf der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl

zwischen SNCF Réseau und DB InfraGO

Auszug für Eisenbahnverkehrsunternehmen

Deutsche Fassung

Version 02	Gültig ab
	14.12.2025

Geschäftsführende Stellen / Services responsables

DB InfraGO AG **Geschäftsbereich Fahrweg** Region Südwest Betrieb Netz Freiburg Bismarckallee 11 79098 Freiburg Deutschland
SNCF Réseau Etablissement Infrastructure Circulation 22, place de la gare 67000 Strasbourg France

Verteiler Deutschland **Distribution allemande**	**Verteiler Frankreich** **Distribution française**
DB InfraGO Zentrale: Betriebsverfahren **DB InfraGO Region Südwest**: Ständiger Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters Fahrplan/Kundenmanagement BZ Karlsruhe **DB InfraGO Netz Freiburg:** Betrieb Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im grenzüberschreitenden Verkehr mit der SNCF **Eisenbahn-Bundesamt (EBA)** **EVU**, die die Strecke befahren	**SNCF Réseau** : **EPSF :** Direction Référentiels **EF circulant sur la section frontière susnommé**

Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Eingearbeitet (Nz.)
1	Neuer Befehl	14.12.2025		In Version 02 enthalten

Berichtigungen

Nummer	Datum
1	14/12/2025

DB InfraGO AG Geschäftsbereich Fahrweg Region Südwest Betrieb Netz Freiburg Bismarckallee 11 79098 Freiburg Deutschland	SNCF Réseau Etablissement Infrastructure Circulation 22, place de la gare 67000 Strasbourg France

Freiburg, den

gez. i. V. Born

……....

gez. i. A. Gmeiner

……

Strasbourg, le :

Pascal Meyer (rédacteur)

……

Sébastien Erb (vérificateur)

……

Cyricl Cuenot (approbateur)

……

Inhalt

1 ALLGEMEINES 6
1.1 Außer Kraft tretende oder ersetzte Dokumente 6
1.2 Inhalt und grundsätzliche Regelungen 6
1.3 Sprachregelung und sicherheitsrelevante Kommunikation 6
1.3.1 Sicherheitsrelevante Kommunikation 6
1.4 Beschreibung der Grenzstrecke 7
1.4.1 Umfang der Grenzstrecke 7
1.4.2 Betrieb 7
1.4.3 Einrichtungen 8
1.4.3.1 Einrichtungen von DB InfraGO auf französischem Staatsgebiet 8
1.4.4 Zugsicherungssysteme, GSM-R und Oberleitung 8
1.4.4.1 Umschaltung der fahrzeugseitigen Zugsicherungssysteme 8
1.4.4.2 Zugfunk (GSM-R) 8
1.4.4.3 Elektrischer Zugbetrieb 8
1.5 Trassenmanagement 10
1.5.1 Grundsätze 10
1.5.2 Trassenanmeldung 10
1.5.3 Kapazitätseinschränkung 10
1.5.4 Nichtnutzung einer Trasse 10
1.5.5 Fahrplanunterlagen 10
1.6 Ständige Änderung der Signalisierung 10
1.7 Vorübergehende Langsamfahrstellen 11
1.7.1 Geplante Langsamfahrstellen 11
1.7.2 Unvorhergesehene Langsamfahrstellen 11
1.7.3 Kennzeichnung der vorübergehenden Langsamfahrstellen 11
2 Fahrdienst 12
2.1 Zuglänge 12
2.2 Schlusssignale an Zügen 12
2.3 Besonderheiten in der betrieblichen Durchführung der Zugfahrten aufgrund technischer Einrichtungen 12
2.4 Anhalten der Züge bei Gefahr 12
2.5 Sicherung durch Tf während der Untersuchung seines Zuges 13
2.6 Verminderter Reibwert 13
2.7 Schriftliche Befehle 13
2.7.1 Vorbeifahrt an den Signalen C50 bis Cv53 13

2.8 Rangieren 14
2.8.1 Rangieren auf Seite Kehl und Strasbourg-Neudorf 14
2.8.2 Besonderheit 14
2.9 Außergewöhnliche Transporte (aT) 14
2.9.1 Grundsätze 14
2.9.2 Durchführung von aT 15
2.10 Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft 15
2.11 Hilfeleistung 16
2.11.1 Grundsätze 16
2.11.2 Zuführen einer Hilfeleistung vom rückgelegenen Bahnhof 16
2.11.2.1 Rückkehr der Sperrfahrt mit dem liegengebliebenen Zug in den rückgelegenen Bahnhof 17
2.11.2.2 Schieben des liegengebliebenen Zuges 17
2.11.3 Zuführen einer Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof 17
2.12 Maßnahmen vor Ablassen einer Zugfahrt bei ausgeschalteter Oberleitung 18
2.13 Störung der Sicherungstechnik oder der Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung 18
Annexe 1 / Anlage 1 19
Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl 19
Schéma de la section frontière Strasbourg-Neudorf/Kehl 19
Annexe 2 / Anlage 2 22
Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl mit Eurobalisen 22
Plan de la section frontière Strasbourg Neudorf – Kehl avec les Eurobalises 22
Annexe 3 / Anlage 3 26
Réservé / bleibt frei 26
Annexe 4 / Anlage 4 27
Zweisprachiger DB-Befehl / Imprimé bilingue Befehl DB 27

1 ALLGEMEINES

1.1 Außer Kraft tretende oder ersetzte Dokumente

Im Bereich DB InfraGO ersetzt dieses Dokument die gemeinsame Regelung über die örtlichen Besonderheiten vom 07.09.2015.

Im Bereich SNCF Réseau ersetzt dieses Dokument das Dokument AL-CE-SE 00-A-01 n° 13 vom 24.09.2015.

1.2 Inhalt und grundsätzliche Regelungen

Dieses Dokument, gemeinsam herausgegeben von DB InfraGO und SNCF Réseau, bestimmt die durch die EVU auf der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl zu beachtenden Regelungen.

Im Regel- und Störungsfall ist das Regelwerk desjenigen EIU anzuwenden, auf dessen Gebiet sich der entsprechende Zug befindet, es sei denn, in diesem Dokument sind besondere Regelungen aufgeführt.

Die EVU müssen, um auf der Grenzstrecke verkehren zu können, die Zugangsbedingungen von DB InfraGO und SNCF Réseau beachten.

Die Fahrzeuge müssen über die Ausrüstungen verfügen, die den technischen Einrichtungen auf der Grenzstrecke entsprechen.

Ein Lageplan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl ist als Anlage 1 beigefügt.

1.3 Sprachregelung und sicherheitsrelevante Kommunikation

Die Betriebssprachen auf der Grenzstrecke sind:

mit dem Fdl Strasbourg-Neudorf: Französisch oder Deutsch

Mit dem Fdl Kehl: ausschließlich Deutsch

1.3.1 Sicherheitsrelevante Kommunikation

Die sicherheitsrelevanten Meldungen mit festem Wortlaut (frz. Dépêches) sind in der vorliegenden Regelung mit einem grauen Kasten hinterlegt.

Die anderen sicherheitsrelevanten Meldungen sind in der vorliegenden Regelung mit einem weißen Kasten hinterlegt.

1.4 Beschreibung der Grenzstrecke

1.4.1 Umfang der Grenzstrecke

Die geographischen Grenzen der Grenzstrecke sind:

- auf Seiten DB InfraGO die Signale N101, N103, N104 und N121 bis N124 des Grenzbahnhofs Kehl,
- auf Seiten von SNCF Réseau die Hauptsignale C50 und C52 des Grenzbahnhofs Strasbourg-Neudorf.

Die Staatsgrenze befindet sich in Rheinmitte in:

- km 7,737 (Kilometrierung SNCF Réseau)
- km 13,900 (Kilometrierung DB InfraGO).

Die jeweiligen Streckenkilometrierungen der Netze enden an diesem Punkt.

Die Kilometrierung der DB-Strecke 4260 beginnt in Appenweier und steigt bis zur Staatsgrenze.

Ab dort beginnt die Kilometrierung der SNCF-Réseau-Strecke 142000, diese fällt in Richtung nach Frankreich.

1.4.2 Betrieb

Die Grenzstrecke ist eine elektrifizierte zweigleisige Strecke und wird im Gleiswechselbetrieb betrieben.

Die Abstandshaltung wird durch einen Selbstblock sichergestellt.

Es wird in der Regel rechts gefahren.

- Gleis 1 = Gleis Strasbourg-Neudorf – Kehl,
- Gleis 2 = Gleis Kehl – Strasbourg-Neudorf.

Züge der Fahrtrichtung Strasbourg-Neudorf – Kehl, die im Bf Kehl in die Gleise 21 – 24 fahren sollen, befahren ab Strasbourg-Neudorf das linke Gleis (Gleis 2).

Fahrten in das Gegengleis erfolgen gemäß den Regelungen des jeweiligen EIU.
Fahrten von Kehl nach Gleis 1 (Strasbourg-Neudorf – Kehl) erhalten das Signal Zs 6.

Der Fahrdienst im Bahnhof Strasbourg-Neudorf wird von einem Fdl im Stellwerk 1 Neudorf geleitet.

Der Bahnhof Kehl wird vom Fdl Kehl aus der BZ Karlsruhe ferngesteuert.

Der Fahrdienst ist durchgehend sichergestellt**.**

1.4.3 Einrichtungen

Der Plan der Grenzstrecke in Anlage 1 der vorliegenden Regelung enthält die Anlagen der Grenzstrecke**.**

1.4.3.1 Einrichtungen von DB InfraGO auf französischem Staatsgebiet

Folgende Einrichtungen der DB InfraGO befinden sich auf französischem Staatsgebiet:

- Einfahrsignale F100 und FF100 mit 2000/1000 Hz PZB-Magneten und Achszähler in km 7,702

- 500 Hz PZB-Magnete in km 7,451

- Einfahrvorsignalwiederholer VWf100 und VWff100 mit Signal Lf 6 in km 7,402

- die 2000 Hz-Prüfmagnete zur Geschwindigkeitsüberwachung in km 7,302 Gleis 1 und 2

- die 2000 Hz-Prüfmagnete in km 6,990 (Gleis 1) und km 7,010 (Gleis 2)

Im Zusammenhang mit diesen Einrichtungen ist das Regelwerk der DB InfraGO anzuwenden.

1.4.4 Zugsicherungssysteme, GSM-R und Oberleitung

1.4.4.1 Umschaltung der fahrzeugseitigen Zugsicherungssysteme

Für die nicht mit ETCS ausgerüsteten Züge verfügt die Grenzstrecke an zwei Umschaltstellen über ein System zum Umschalten der Betriebsleit- und Sicherheitssysteme (Umschalten PZB / KVB) durch INTEGRA-Balisen.

Bei Zügen, die mit ETCS ausgestattet sind, erfolgt die Systemumschaltung automatisch mit dem Passieren der Balisen.

In dem Plan gemäß Anlage 2 der vorliegenden Regelung sind die Eurobalisen dargestellt.

1.4.4.2 Zugfunk (GSM-R)

Die Grenzstrecke ist mit Zugfunk GSM-R ausgerüstet.

Die Umschaltung von GSM-R (F), Kanal 4 nach GSM-R (D) (Fahrtrichtung Strasbourg-Neudorf – Kehl) und die Umschaltung von GSM-R (D) nach GSM-R (F), Kanal 4 (Fahrtrichtung Kehl – Strasbourg-Neudorf) erfolgt auf französischem Gebiet in km 7,577.

Der Umschaltpunkt ist örtlich durch entsprechende Hinweistafeln gekennzeichnet.

1.4.4.3 Elektrischer Zugbetrieb

Die Strecke Kehl – Strasbourg-Neudorf wird elektrisch mit Oberleitung betrieben.

Die Oberleitung der DB InfraGO wird mit 15 kV Wechselspannung, 16,7 Hertz, betrieben und von der Zentralschaltstelle (Zes) Karlsruhe aus gesteuert.
Die Oberleitung der SNCF Réseau wird mit 25 kV Wechselspannung, 50 Hertz betrieben und vom Central Sous Stations (CSS) Pagny-sur-Moselle aus gesteuert.

Die Schutzstrecke ist mit französischen Signalen gekennzeichnet und erstreckt sich von km 6,990 bis km 7,255.

Hinweise:

- Die Ankündigung „Bügel senken“ für die Fahrtrichtung Kehl – Strasbourg-Neudorf, die sich im Bf Kehl in km 13,755 befindet, ist mit DB-Signalen gekennzeichnet.
- Da die Schutzstrecke nicht mit elektrischer Energie versorgt wird, kann ein elektrisch angetriebener Zug mit gehobenem Stromabnehmer, der wegen einer zu schwachen Schwungfahrt zum Halten kommt, diesen Bereich nicht aus eigener Kraft wieder verlassen.

Für Wendezüge oder Züge mit mehreren Stromabnehmern befinden sich in km 6,590 (Fahrtrichtung Kehl – Strasbourg-Neudorf) und 7,644 (Fahrtrichtung Strasbourg-Neudorf – Kehl) Signale „REV“ (REV = Réversible). Nachdem der Zug ein Signal „REV“ passiert hat, ist sichergestellt, dass sich der letzte Stromabnehmer nicht mehr innerhalb der „gemeinsamen Anlagen für den Systemwechsel“ befindet und damit der Hauptschalter wieder eingelegt werden kann.

Zugfahrten auf der Grenzstrecke bei ausgeschalteter Oberleitung sind nur gestattet, wenn keine Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer mitgeführt werden.

1.5 Trassenmanagement

1.5.1 Grundsätze

Auf der Grenzstrecke werden die Trassen gemäß den in den Infrastrukturnutzungs-bedingungen (INB) der DB InfraGO und dem „Document de référence du réseau“ (DRR) von SNCF Réseau veröffentlichten Bedingungen und Fristen konstruiert und zugeteilt.

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

Die Züge der Fahrtrichtung Deutschland – Frankreich erhalten grundsätzlich gerade Zugnummern.

Die Züge der Fahrtrichtung Frankreich – Deutschland erhalten grundsätzlich ungerade Zugnummern.

Auf der Grenzstrecke wird nach französischen Fahrplanunterlagen gefahren.

1.5.2 Trassenanmeldung

Bezüglich Trassenanmeldung, Trassenbearbeitung und Vertragsschluss/Trassenzuteilung gelten die jeweils aktuellen Bestimmungen der INB der DB InfraGO bzw. des DRR von SNCF Réseau, die im Internet veröffentlicht sind.

1.5.3 Kapazitätseinschränkung

Wenn Trassen aus betrieblichen Gründen auf der Grenzstrecke ad hoc geändert oder gestrichen werden sollen, stimmen sich COGC AL und die BZ Karlsruhe ab, um mit dem oder den betroffenen EVU eine Lösung zu finden, die die Durchführung der Zugfahrten erlaubt.

1.5.4 Nichtnutzung einer Trasse

Wird eine Trasse auf der Grenzstrecke nicht genutzt, müssen COGC AL und BZ Karlsruhe von den EVU verständigt werden.

1.5.5 Fahrplanunterlagen

SNCF Réseau ist für die Erarbeitung der Fahrplanunterlagen (RT = Renseignements Techniques) auf der Grenzstrecke zuständig.

1.6 Ständige Änderung der Signalisierung

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

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

1.7 Vorübergehende Langsamfahrstellen

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

1.7.1 Geplante Langsamfahrstellen

Die EVU werden über die geplanten vorübergehenden Langsamfahrstellen auf dem deutschen Abschnitt durch die La unterrichtet.

Die EVU werden über die geplanten vorübergehenden Langsamfahrstellen auf dem französischen Abschnitt durch ARTIC unterrichtet.

1.7.2 Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

Fdl Kehl und Fdl Strasbourg-Neudorf verständigen die Triebfahrzeugführer mit zweisprachigem Befehl 5 (s. Anlage 4 der vorliegenden Regelung).

1.7.3 Kennzeichnung der vorübergehenden Langsamfahrstellen

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

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

Vorübergehende Langsamfahrstellen, die auf deutschem und französischem Gebiet liegen, werden je nach Fahrtrichtung mit deutschen Signalen oder mit französischen Signalen ausgerüstet.

2 Fahrdienst

2.1 Zuglänge

Die maximale Zuglänge auf der Grenzstrecke beträgt 740 m, einschließlich Lokomotive(n).

2.2 Schlusssignale an Zügen

Zwischen Strasbourg-Neudorf und Kehl (und Gegenrichtung) gelten als Tag- und Nachtzeichen folgende Zugschlusssignale:

- zwei rote Lichter oder
- zwei Schlusslaternen.

Verantwortlich für die Zugschlusssignale ist das jeweilige EVU.

2.3 Besonderheiten in der betrieblichen Durchführung der Zugfahrten aufgrund technischer Einrichtungen

Um ein Anhalten eines Zuges mit gehobenem Stromabnehmer in der Schutzstrecke zu vermeiden, darf diesen Zügen nicht erlaubt werden, auf Sicht zu fahren.

Befehle mit Angabe einer Geschwindigkeit unter 30 km/h müssen diese Besonderheit berücksichtigen und dürfen nur erteilt werden, wenn sie nicht das Anhalten des Zuges mit gehobenem Stromabnehmer in der Schutzstrecke zur Folge haben. Der Tf ist verpflichtet, die Annahme des Befehls abzulehnen, wenn er dies nicht sicher stellen kann.

2.4 Anhalten der Züge bei Gefahr

1) Die drohende Gefahr ist sofort dem Fdl Kehl oder Strasbourg-Neudorf zu melden. Die Meldung wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

„Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen und in den Bahnhöfen Kehl und Strasbourg-Neudorf sofort anhalten!

Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen und in den Bahnhöfen Kehl und Strasbourg-Neudorf sofort anhalten!“

2) Der Fdl Kehl und der Fdl Strasbourg-Neudorf sowie die Disponenten in der BZ Karlsruhe und im COGC Alsace müssen den Nothaltauftrag mit den zur Verfügung stehenden Mitteln geben, unabhängig davon, ob sich die Fahrt in Deutschland oder Frankreich befindet.

Der Nothaltauftrag wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Kehl und Strasbourg Neudorf sofort anhalten!

Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Kehl und Strasbourg Neudorf sofort anhalten!

Hier (Fahrdienstleiter Kehl / Strasbourg Neudorf / COGC AL / Disponent Karlsruhe).“

2.5 Sicherung durch Tf während der Untersuchung seines Zuges

Sieht sich ein Tf sich veranlasst, für die Untersuchung seines Zuges Sicherungsmaßnahmen für das Nachbargleis zu beantragen, wird das Gleis von den Fdl nach vorheriger Abstimmung gesperrt.

Auf dem französischen Teil der Grenzstrecke wird die Gleissperrung dem Tf mit dem Befehl 95.95 mit folgendem Wortlaut bekannt gegeben:

« *Fermeture de la voie n°… de … à … réalisée* »

oder

„Gleis Nr … von … nach … gesperrt.“

Auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke wird die Gleissperrung dem Tf mit folgendem Wortlaut bekannt gegeben:

„*Gleis Nr … von … nach ... gesperrt*.“

2.6 Verminderter Reibwert

Wird auf dem französischen Teil der Grenzstrecke ein verminderter Reibwert gemeldet, begrenzen die Fdl die Geschwindigkeit der Züge zwischen km … und km … (vom Tf gemeldeter Abschnitt) auf 50 km/h.

Befehl 5 und x.95 - Grund Schmierfilm / enrayage.

2.7 Schriftliche Befehle

Schriftliche Befehle auf der Grenzstrecke werden mit Hilfe des Befehlsvordrucks (zweisprachiger Befehl) gemäß Anlage 4 der vorliegenden Regelung erteilt.

Der Befehl wird verwendet, um den EVU Anweisungen zu erteilen, außer für die Vorbeifahrt an den Hauptsignalen gemäß Punkt 2.7.1 der vorliegenden Regelung.

2.7.1 Vorbeifahrt an den Signalen C50 bis Cv53

Die Vorbeifahrt an den Signalen C50, C51, C52 und Cv53 wird mit den jeweils gültigen Formularen für das französische Netz zugelassen.

Hinweis: Das Formular CBA darf Fahrten mit gehobenem Stromabnehmer für die Vorbeifahrt an den Signalen C51 und Cv53 nicht übermittelt werden.

2.8 Rangieren

2.8.1 Rangieren auf Seite Kehl und Strasbourg-Neudorf

Mit Zustimmung des jeweils zuständigen Fdl kann auf die freie Strecke rangiert werden.

2.8.2 Besonderheit

Wenn es wahrscheinlich ist, dass die Rangierfahrt die Schutzstrecke befährt, muss sichergestellt sein, dass sie ohne gehobenen Stromabnehmer fährt.

2.9 Außergewöhnliche Transporte (aT)

2.9.1 Grundsätze

Wenn ein EVU einen außergewöhnlichen Transport im internationalen Verkehr über die Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl durchführen will, muss es folgende Dokumente erhalten:

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

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

- von Seiten von DB InfraGO eine Beförderungsanordnung (Befo) für die Züge des Netzfahrplans oder eine Fahrplananordnung (Fplo) für die Züge des Gelegenheitsfahrplans
- von Seiten von SNCF Réseau eine „Autorisation d'Incorporation d'un Transport Exceptionnel" (Einstellungsgenehmigung für einen außergewöhnlichen Transport).

Die Befo/Fplo und das ATE enthalten:

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

2.9.2 Durchführung von aT

DB InfraGO und SNCF Réseau informieren die EVU über die Einschränkungen in Verbindung mit dem aT.

Auf dem französischen Netz

- EVU macht eine Einstellungsanfrage an COGC AL
- COGC AL genehmigt dem EVU die Einstellung des aT

Auf dem deutschen Netz

Die Befo oder Fplo umfasst alle notwendigen Angaben und gilt bis zur Staatsgrenze.

2.10 Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft

Soll ein Zug zurücksetzen, ist die Zustimmung des Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erforderlich.

Die Zustimmung zum Zurücksetzen wird vom Fdl des rückgelegenen Bahnhofs durch zweisprachigen Befehl 95.95 erteilt mit folgendem (deutschen oder französischen) Wortlaut:

„Fahren Sie zurück bis Einfahrsignal … des Bahnhofs … und melden Sie sich anschließend beim Fdl.“

(« Revenez jusqu’au signal d’entrée … de la gare de … puis mettez-vous en relation avec l’AC. »)

Die Einfahrt in den rückgelegenen Bahnhof erfolgt gemäß den Regeln des jeweiligen EIU.

2.11 Hilfeleistung

2.11.1 Grundsätze

Hilfe wird vom Triebfahrzeugführer über Fernsprecher, Zugfunk, durch Boten oder andere geeignete Mittel unter Nennung des Standorts, der Zuglänge, der Tonnage und des Grundes angefordert.

Der Triebfahrzeugführer darf nun ohne die Zustimmung des Fdl Kehl oder des Fdl Strasbourg-Neudorf nicht mehr weiterfahren.

Die Fdl und die Triebfahrzeugführer informieren sich gegenseitig und stimmen die erforderlichen Maßnahmen zur Hilfeleistung *im Einvernehmen mit den Disponenten in der BZ Karlsruhe und im COGC Alsace* - ab, die in Deutschland oder in Frankreich benötigt wird.

Die Hilfeleistung wird je nach Erfordernis erbracht von:

- dem Zug, der die Grenzstrecke in der gleichen Fahrtrichtung als nächstes befährt,
- einem Hilfs-Tfz oder
- einem Hilfszug.

Solche Fahrten werden mit dem Begriff „Sperrfahrt“ (circulation à voie fermée) bezeichnet.

Die Hilfeleistung darf aus Richtung Frankreich nur mit Fahrzeugen ohne gehobenen Stromabnehmer erfolgen.

Aus Richtung Deutschland darf die Hilfeleistung nur mit einem Fahrzeug mit gehobenem Stromabnehmer erbracht werden, wenn die Sperrfahrt die Schutzstrecke nicht erreicht. Muss die Schutzstrecke befahren werden, darf die Hilfeleistung nicht mit einem Fahrzeug mit gehobenem Stromabnehmer erbracht werden.

Das Zuführen einer Hilfeleistung vom rückgelegenen Bahnhof erfolgt gemäß Abschnitt 2.11.2 der vorliegenden Regelung.

Das Zuführen einer Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof erfolgt gemäß Abschnitt 2.11.3 der vorliegenden Regelung.

2.11.2 Zuführen einer Hilfeleistung vom rückgelegenen Bahnhof

Die Sperrfahrt erhält bei der Zuführung

- vom Bf Kehl den zweisprachigen Befehl 1, 5 und 6 (Fahren auf Sicht mit höchstens 30 km/h, Grund Nr. 12) sowie 95.95 gemäß Punkt 2.11.2.1.oder 2.11.2.2 der vorliegenden Regelung,
- vom Bf Strasbourg-Neudorf den zweisprachigen Befehl 95.95 gemäß Punkt 2.11.2.1 oder 2.11.2.2 der vorliegenden Regelung.

2.11.2.1 Rückkehr der Sperrfahrt mit dem liegengebliebenen Zug in den rückgelegenen Bahnhof

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

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

(« Revenez avec le train en détresse jusqu'au signal d'entrée … de la gare de … puis mettez-vous en relation avec l'AC. »)

Die Einfahrt in den rückgelegenen Bahnhof erfolgt gemäß den Regeln des jeweiligen EIU.

2.11.2.2 Schieben des liegengebliebenen Zuges

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erteilt den zweisprachigen Befehl 95.95 mit folgendem deutschen oder französischen Wortlaut:

„Schieben Sie den liegengebliebenen Zug bis in den Bahnhof ... .“

(« Poussez le train en détresse jusqu'à la gare de ... »)

Die Einfahrt in den vorausgelegenen Bahnhof erfolgt gemäß den Regeln des jeweiligen EIU.

2.11.3 Zuführen einer Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof

Das Zuführen einer Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof mit anschließendem Schieben des liegengebliebenen Zuges in den rückgelegenen Bahnhof ist verboten.

Die Sperrfahrt erhält bei der Zuführung vom Bf Kehl den zweisprachigen Befehl 1, 5 und 6 (Fahren auf Sicht mit höchstens 30 km/h, Grund Nr. 12) sowie 95.95 mit folgendem Wortlaut:

„Holen Sie den in km … liegengebliebenen Zug in den Bahnhof … zurück.“

Die Sperrfahrt erhält bei der Zuführung vom Bf Strasbourg-Neudorf den zweisprachigen Befehl 95.95 mit folgendem deutschen oder französischen Wortlaut:

„Holen Sie den in km … liegengebliebenen Zug in den Bahnhof … zurück.“

« Portez secours au train en détresse au km … et ramenez le à la gare de …. »

Die Einfahrt in den vorausgelegenen Bahnhof erfolgt gemäß den Regeln des jeweiligen EIU.

2.12 Maßnahmen vor Ablassen einer Zugfahrt 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.

Vor dem Zulassen einer Zugfahrt bei ausgeschalteter Oberleitung gelten folgende Bedingungen:

Der Fdl

- hält den Zug an,
- befragt den Tf.

Der Tf bestätigt dem zuständigen Fdl, dass es sich um einen Zug ohne Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer handelt mit folgendem Wortlaut:

„Abfahrbereiter Zug … (Nr.) führt keine Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer.“

(« Train n° … ne comporte pas de véhicule ayant un pantographe levé. »)

Der zuständige Fdl darf den Zug erst ablassen, nachdem er diese Meldung erhalten hat.

2.13 Störung der Sicherungstechnik oder der Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung

Bei gestörter Sicherheitseinrichtung auf dem Triebfahrzeug oder gestörter Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung verständigt das jeweilige EVU, das die Grenzstrecke befährt, so bald wie möglich die Leitstelle, dessen Netz es befährt (COGC AL oder BZ Karlsruhe). Wenn die Leitstelle davon Kenntnis erhält, verständigt sie die Leitstelle des benachbarten EIU.

Jedes EVU trifft die für das jeweilige Netz vorgesehenen Maßnahmen.

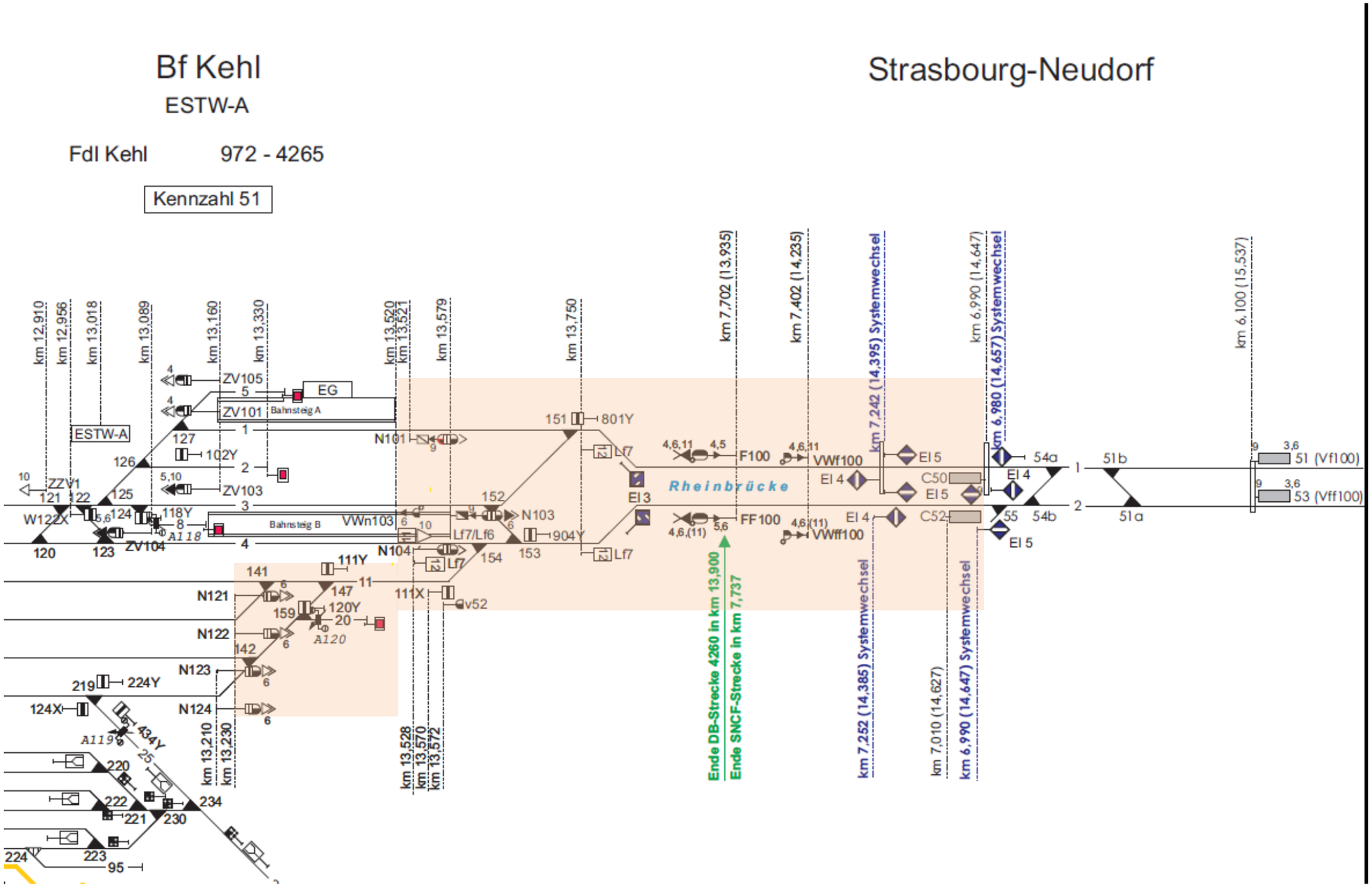
Annexe 1 / Anlage 1

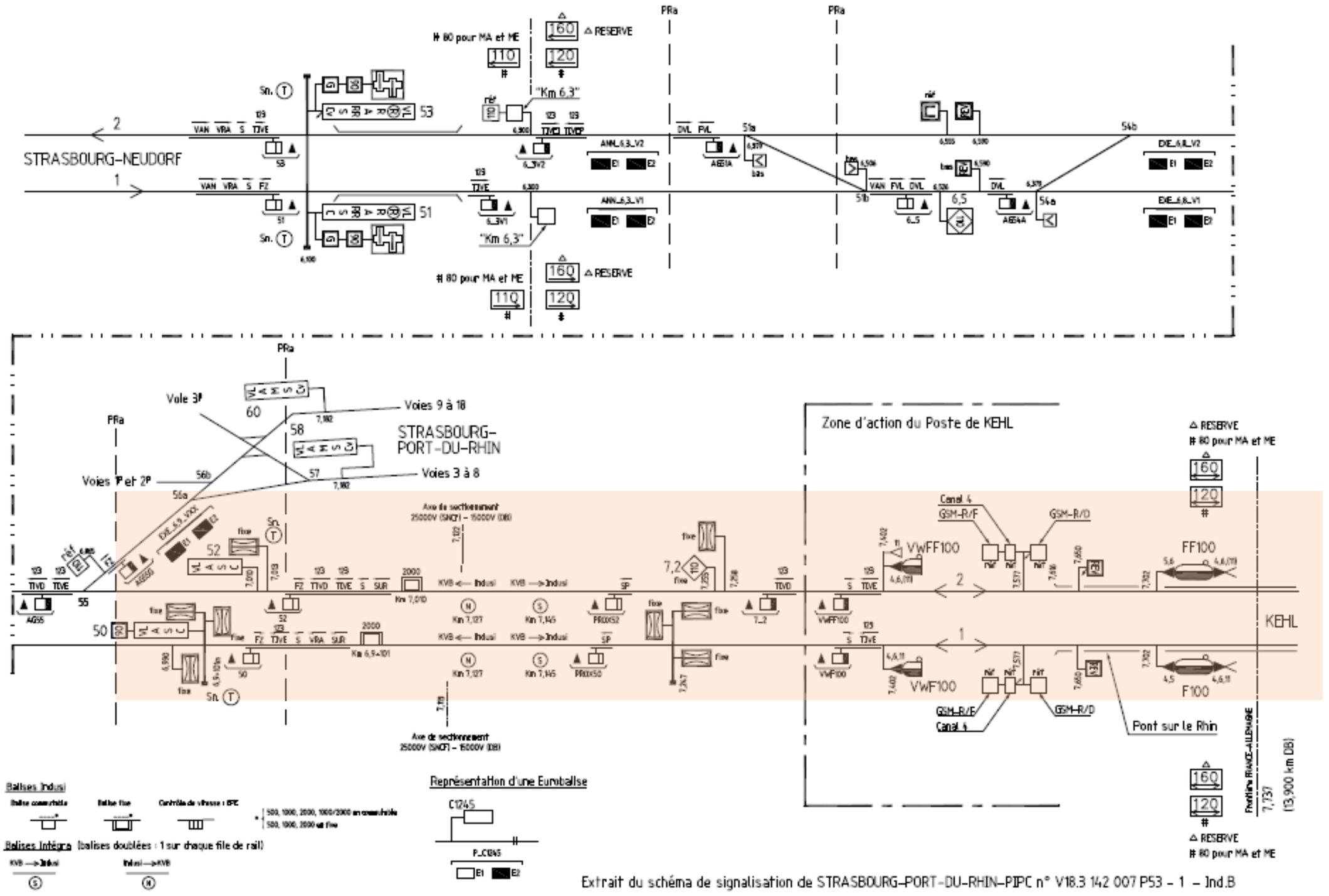
Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl

Schéma de la section frontière Strasbourg-Neudorf/Kehl

Etendue de la section frontière

Ausdehnung der Grenzstrecke





Extrait du schéma de signalisation de STRASBOURG-PORT-DU-RHIN-PIPC n° V18.3 142 007 P53 - 1 - Ind.B

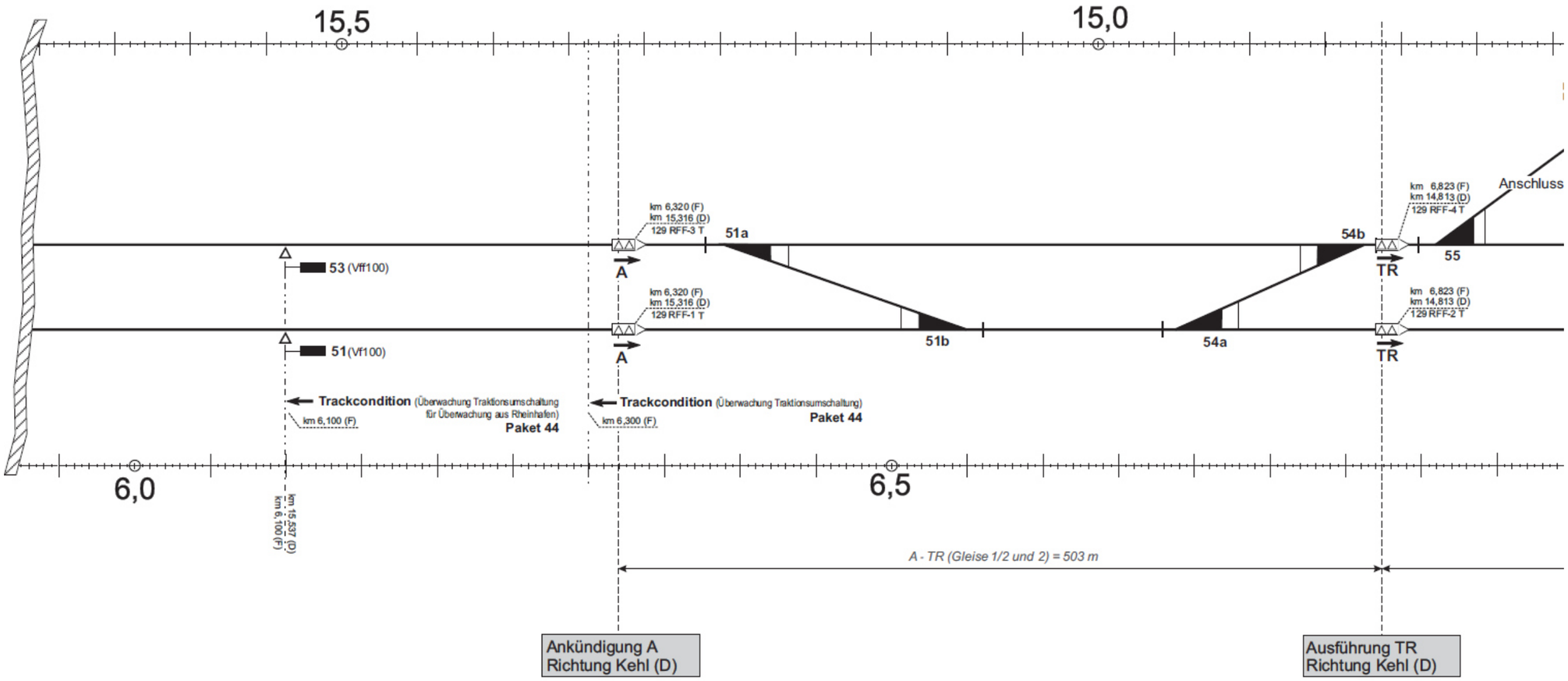
Annexe 2 / Anlage 2

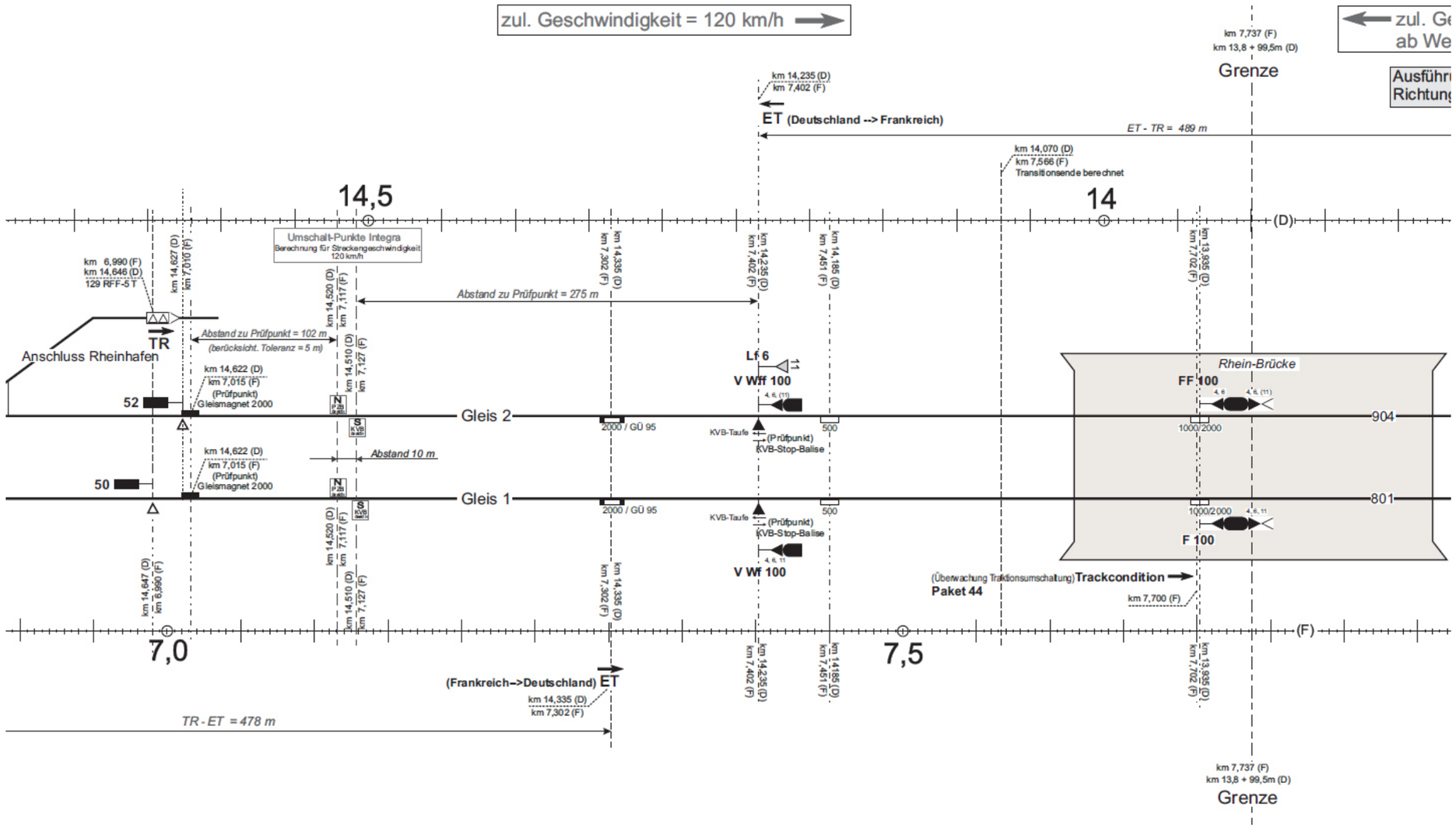
Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl mit Eurobalisen

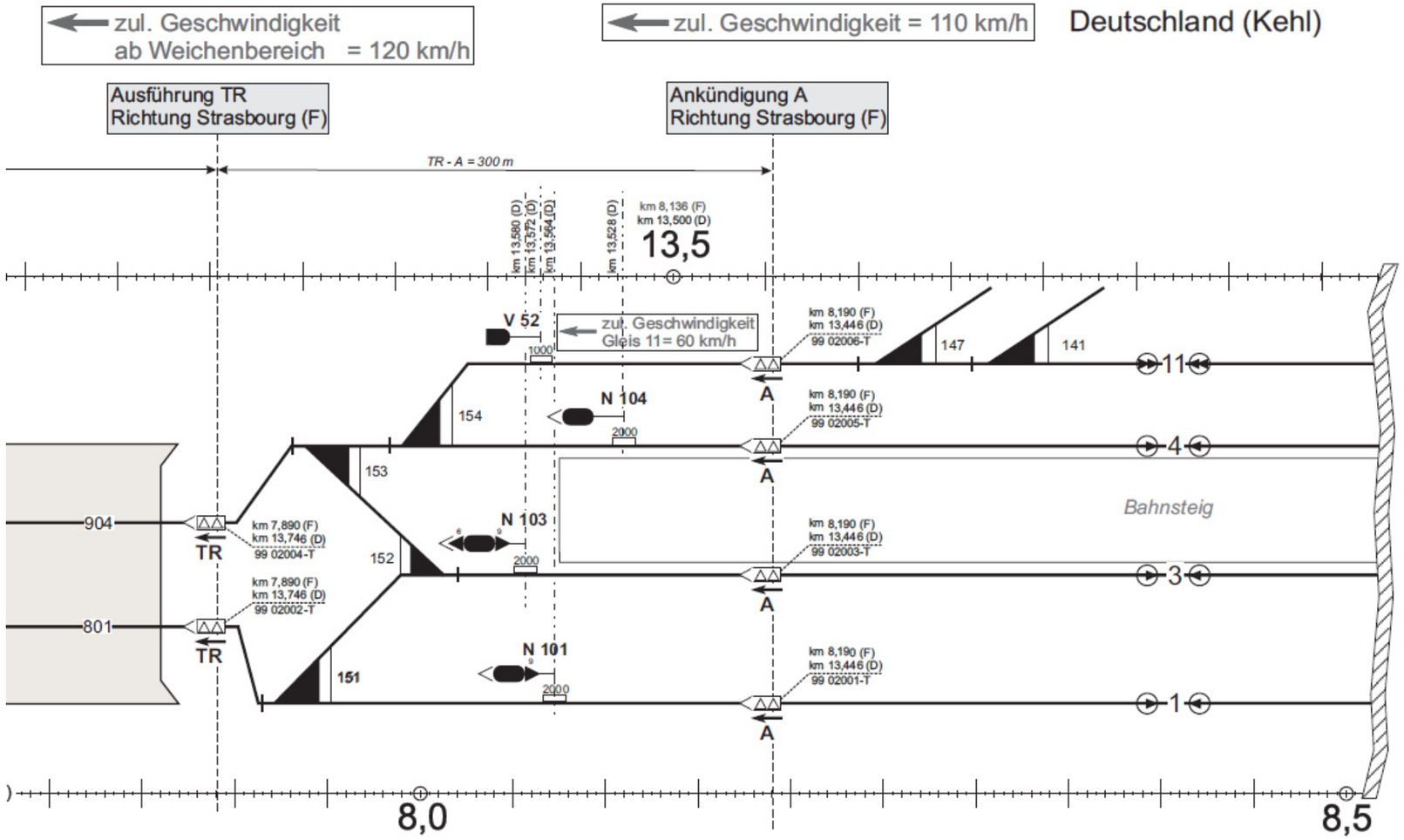
Plan de la section frontière Strasbourg Neudorf – Kehl avec les Eurobalises

Glossar	Glossaire
Zul. Geschwindigkeit (ab Weichenbereich)	Vitesse limite (à partir de la zone d'aiguilles)
Überwachung Traktionsumschaltung	Vérification de la commutation du système sol-train
Ankündigung	Avertissement
Richtung	Direction
Ausführung	Exécution
Gleis	Voie
Umschaltpunkt Integra	Point de commutation Integra
Anschluss Rheinhafen	Accès port du Rhin
Abstand zu Prüfpunkt	Distance du point de vérification
Prüfpunkt Gleismagnet 2000 Hz	Point de vérification balise 2000 Hz
Berechnung für Streckengeschwindigkeit 120 km/h	Paramétré pour une vitesse limite de 120 km/h
Transitionsende berechnet	Fin du paramétrage de la commutation
Grenze	Frontière
Bahnsteig	Quai

Frankreich (Straßburg) zul. Geschwindigkeit = 160 km/h




zul. Geschwindigkeit = 120 km/h
zul. Ge
ab We
Ausführ
Richtun
km 7,737 (F)
km 13,8 + 99,5m (D)
Grenze
km 14,235 (D)
km 7,402 (F)
ET (Deutschland --> Frankreich)
ET - TR = 489 m
km 14,070 (D)
km 7,566 (F)
Transitionsende berechnet
14,5
14
(D)
Umschalt-Punkte Integra
Berechnung für Streckengeschwindigkeit 120 km/h
km 6,990 (F)
km 14,646 (D)
129 RFF-5 T
km 14,627 (D)
km 7,010 (F)
km 14,520 (D)
km 7,117 (F)
km 14,510 (D)
km 7,127 (F)
km 14,335 (D)
km 7,302 (F)
km 14,185 (D)
km 7,451 (F)
km 13,695 (D)
km 7,702 (F)
Abstand zu Prüfpunkt = 275 m
Abstand zu Prüfpunkt = 102 m
(berücksicht. Toleranz = 5 m)
TR
Anschluss Rheinhafen
Lf 6
11
V Wff 100
4, 6, (11)
Rhein-Brücke
FF 100
4, 6
4, 6, (11)
km 14,622 (D)
km 7,015 (F)
(Prüfpunkt)
Gleismagnet 2000
52
Gleis 2
904
2000 / GÜ 95
KVB-Taufe
(Prüfpunkt)
KVB-Stop-Balise
500
1000/2000
Abstand 10 m
50
Gleis 1
801
4, 6, 11
V Wf 100
F 100
(Überwachung Traktionsumschaltung)
Trackcondition
Paket 44
km 7,700 (F)
km 14,647 (D)
km 6,990 (F)
7,0
7,5
(F)
(Frankreich-->Deutschland) ET
km 14,335 (D)
km 7,302 (F)
TR - ET = 478 m
km 7,737 (F)
km 13,8 + 99,5m (D)
Grenze

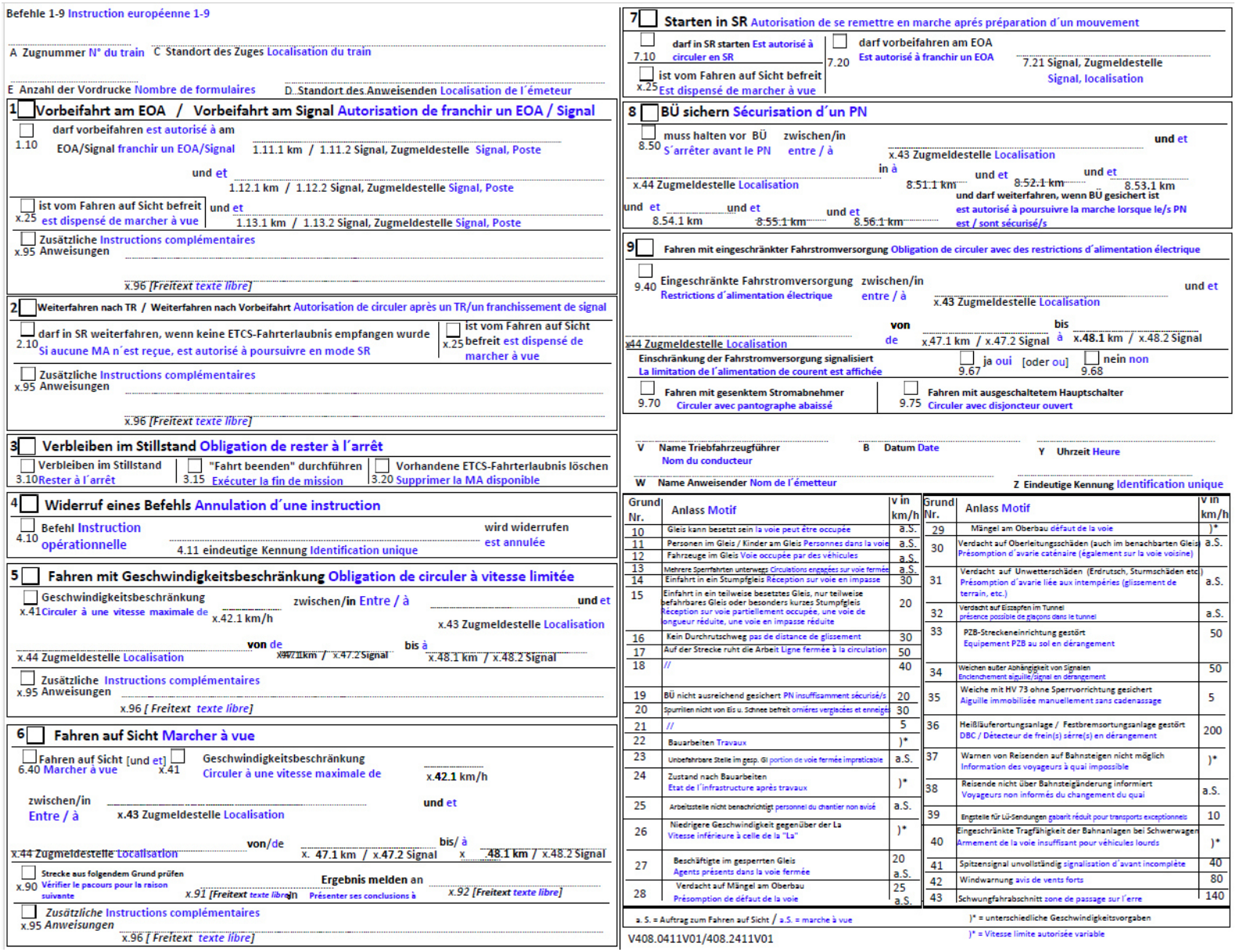

zul. Geschwindigkeit
ab Weichenbereich = 120 km/h
zul. Geschwindigkeit = 110 km/h
Deutschland (Kehl)
Ausführung TR
Richtung Strasbourg (F)
Ankündigung A
Richtung Strasbourg (F)
TR - A = 300 m
km 13,580 (D)
km 13,372 (D)
km 13,564 (D)
km 13,528 (D)
km 8,136 (F)
km 13,500 (D)
13,5
V 52
zul. Geschwindigkeit
Gleis 11= 60 km/h
1000
km 8,190 (F)
km 13,446 (D)
99 02006-T
147
141
11
A
N 104
154
2000
km 8,190 (F)
km 13,446 (D)
99 02005-T
4
153
Bahnsteig
904
km 7,890 (F)
km 13,746 (D)
99 02004-T
TR
N 103
152
2000
km 8,190 (F)
km 13,446 (D)
99 02003-T
3
801
km 7,890 (F)
km 13,746 (D)
99 02002-T
TR
N 101
151
2000
km 8,190 (F)
km 13,446 (D)
99 02001-T
1
8,0
8,5

Annexe 3 / Anlage 3

Réservé / bleibt frei

Annexe 4 / Anlage 4

Zweisprachiger DB-Befehl / Imprimé bilingue Befehl DB



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 Vorbeifahrt 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 wird widerrufen est annulée

4.11 eindeutige Kennung Identification unique

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

von de x.44 Zugmeldestelle Localisation 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 [und et] Marcher à vue x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung Circuler à une vitesse maximale de x.42.1 km/h

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

von/de x.44 Zugmeldestelle Localisation 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 und et

x.43 Zugmeldestelle Localisation

in à x.44 Zugmeldestelle Localisation 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 und et

x.43 Zugmeldestelle Localisation

von de x44 Zugmeldestelle Localisation 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.

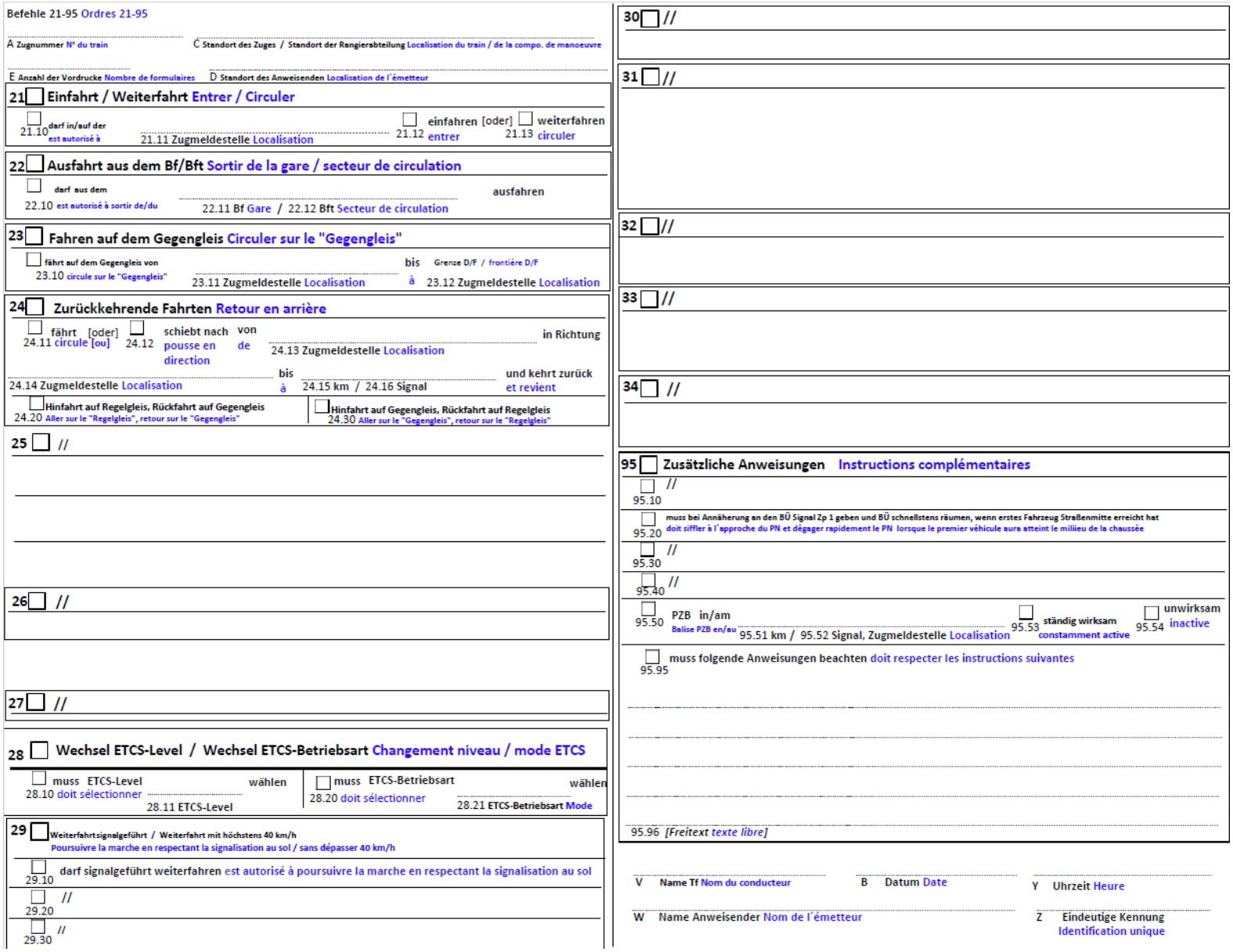
Grund Nr.	Anlass Motif	v in km/h
29	Mängel am Oberbau défaut de la voie	)*
30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) Présomption d´avarie caténaire (également sur la voie voisine)	a.S.
31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden etc) Présomption d´avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)	a.S.
32	Verdacht auf Eiszapfen 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



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 ..... ausfahren

22.11 Bf Gare / 22.12 Bft Secteur de circulation

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

☐ 23.10 fährt auf dem Gegengleis von circule sur le "Gegengleis" ..... bis à

23.11 Zugmeldestelle Localisation

Grenze D/F / frontière D/F

23.12 Zugmeldestelle Localisation

24 ☐ Zurückkehrende Fahrten Retour en arrière

☐ 24.11 fährt circule [oder] ☐ 24.12 schiebt nach pousse en direction ..... von de ..... in Richtung

24.13 Zugmeldestelle Localisation

24.14 Zugmeldestelle Localisation ..... bis à ..... und kehrt zurück et revient

24.15 km / 24.16 Signal

☐ 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 ☐ Weiterfahrtsignalgeführt / 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