1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsame Regelung haben:

DB InfraGO AG
Region Südwest
Netz Karlsruhe
Fautenbruchstraße 2-8
76137 Karlsruhe

und

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

2 Gemeinsame Regelungen über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke

Siehe folgende Seiten

SNCF Réseau
Etablissement Infrastructure Alsace (EIC AL)
22, place de la gare
F-67000 Strasbourg

DB InfraGO AG
Region Südwest
Netz Karlsruhe
Fautenbruchstr. 2-8
D-76137 Karlsruhe

GEMEINSAME VEREINBARUNG ÜBER DIE BESONDERHEITEN AUF DER GRENZSTRECKE

Lauterbourg - Wörth (Rhein)

ZWISCHEN SNCF RESEAU UND DB INFRAGO AG

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

Lauterbourg - Wörth (Rhein)

ENTRE SNCF RESEAU ET DB INFRAGO AG

Version 8 vom / du : 17.07.2025
Gültig ab / Applicable à partir du : 14.12.2025

Geschäftsführende Stellen
Services dirigeants responsables

DB InfraGO AG Region Südwest Netz Karlsruhe Fautenbruchstr. 2-8 D-76137 Karlsruhe	(abgekürzt DB InfraGO) (abréviation DB InfraGO)

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

Verteiler Deutschland: **Distribution allemande**	**Verteiler Frankreich:** **Distribution française**

DB InfraGO
Zentrale Betriebsverfahren
 	
DB InfraGO
Region
Südwest
ständiger stellv.
Eisenbahnbetriebsleiter
Regionale Außenbeziehungen
BZ Karlsruhe
Instandhaltung
Betrieb
 	
Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder berwachungsaufgaben im grenzüberschreitenden Verkehr mit der SNCF
 	
Eisenbahn-Bundesamt (EBA)
	SNCF Réseau :
	• Direction Sécurité – Sûreté – Risques.
	  • Département Documentation de sécurité,
	  • Département politiques transverses de sécurité.
	• Métier Accès au Réseau.
	  • Service support et sécurité
	• Métier Circulation
	  • Direction de l'exploitation et sécurité
	• Métier Maintenance et Travaux
	  • Direction de la production
	  • Direction de la Maintenance
	  • Service Sécurité - Qualité - Sûreté
	• Métier Ingénierie & Projets
	  • Service Autorisations de Sécurité
	• Secrétariat Général
	  • Direction juridique
	• Direction Territoriale ALCA
	  • Pôle Clients et Services
	• Prestataires de gestion d'infrastructure.
	
	SNCF Réseau – EIC Alsace :
	• COGC AL (2ex)
	• Pôle Sécurite AL (2ex)
	• BHR (1ex)
	• UOC Saverne (2ex)
	• Dirigeant locaux (1ex)
	• AC Gare de Lauterbourg (1ex)
	
	SNCF Réseau - Infrapôle Rhénan :
	• Pôle Sécurite (1ex)
	• Pôle Technique SES (1ex)
	• Pôle Technique Voie (1ex)

Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Eingearbeitet (Nz.)
02	Anpassung Organisations-änderung SNCF Anpassung Regelwerksänderungen DB InfraGO	01.12.2013	Schneider-Bellenger
03	Anlage 3a, 3b und 6 ; Organisationsänderung SNCF, Befehl S entfernt	13.12.2015	Schneider-Bellenger
04	Harmonisierung der Abläufe bei Störungen und Neuregelungen zur Entstörung der Technik. Muster für Gleissperrungen und Muster für Dokumentation Störungen für den französischen Fdl. Änderung Beginn der Grenzstrecke Lauterbourg	11.06.2017	Schneider-Bellenger
05	Befehlsvordruck Seite 2	13.12.2020	Wittmann
06	Neuherausgabe IBN ESTW Wörth	05.12.2022	Geggus
B 6.1	Berichtigungen zur IBN Strecke Wörth - Lauterbourg	27.04.2023	Geggus
B 07	Regelungen aT und redaktionelle Anpassungen DB InfraGO	16.10.2024	Geggus
08	Anpassung Nothaltauftrag und Befehlsvordruck	14.12.2025	Haitz

Rectificatifs

N°		Date d'application
02	Organisation SNCF modifiée ; procédure DB modifiée	01.12.13
03	Annexes 3a et 3b ; Annexe 6 ; organisation SNCF modifiée, Bulletin S supprimé	13.12.2015
04	Révision des procédures entre les deux GI Intégration du traitement de certaines situations de dérangements Redéfinition des rôles des services de maintenance de chaque Réseau Intégration des annexes 2, 4a et 4b Modification des limites de la section frontière côté Lauterbourg	11.06.2017
05	Modification de la page 2 de l'ordre "Befehl"	13.12.2020
06	Télécommande du poste d'aiguillage de Wörth	05.12.2022
06.1	Mise à jour de la consigne Wörth - Lauterbourg	27.04.2023
07	Modification chapitre TE et adaptation du texte suite DB Netz devenant DB InfraGO	16.10.2024
08	Adaptation de l'ordre d'arrêt d'urgence et du formulaire d'ordre	14.12.2025

DB InfraGO AG
Betrieb Netz Karlsruhe
Rhénan
Fautenbruchstr. 2-8
D-76137 Karlsruhe

SNCF Réseau
EIC Alsace
22, place de la gare
F-67000 Strasbourg

SNCF Réseau
Infrapôle
48, chemin haut
F-67200 Strasbourg

Karlsruhe, den:
gez. i. A. Daniel Haitz

……....

gez. i. A. Kai-Felix Matuschek

……....

gez. i. V. Mattias Kopitzki

……....

Strasbourg, le :
Stéphane Houver, rédacteur

……....

Cyril Cuenot, vérificateur

……....

Laurence Berrut, approbateur

……....

INHALTSVERZEICHNIS SOMMAIRE

1 Allgemeines 6
1.1 Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung 6
1.2 Inhalt 6
1.3 Sprachregelung 6
1.4 Verwaltung der gemeinsamen Grenzstreckendokumentation 7
1.5 Ansprechpartner und bilaterale Treffen 7
2 Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Lauterbourg – Wörth (Rhein) 8
2.1 Festlegung der Grenzen der Grenzstrecke – Gültigkeit der GBV 8
2.2 Umschaltung der Zugsicherungssysteme 8
2.3 Kommunikationseinrichtungen 9
2.3.1 Fernsprechverbindungen betriebsführender Stellen (FbS) 10
2.4 Sicherung der Fahrten auf der Grenzstrecke 10
2.5 Elektrischer Zugbetrieb 11
2.6 Änderung der ständigen Signalisierung 11
2.7 Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten 11
2.7.1 Langsamfahrstellen 11
2.7.2 Andere vorübergehende Besonderheiten 12
2.8 Änderung von technischen Einrichtungen 12
3 Trassenmanagement 12
3.1 Kapazitätseinschränkungen 12
3.2 Änderung und Streichung von Trassen 12
3.3 Aktualisierung und Austausch von technischen Dokumenten 12
4 Regelungen für Züge 13
4.1 Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen, Traktion 13
4.2 Schlusssignale an Zügen 13
5 Fahrdienst auf den Betriebsstellen 13
5.1 Besonderheit nach ruhendem Zugverkehr 13
5.2 Schriftliche Befehle 13
5.2.1 Übermittlungscode für Befehle nach Anlage 3 14
5.3 Gefährliche Ereignisse 14
5.4 Hilfeleistung 14
5.4.1 Grundsatz 14
5.4.2 Verkehren einer Sperrfahrt 14
5.5 Zurückgelassener Zugteil auf der Strecke 14
5.6 Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft 15
5.7 Einfahrt in teilweise besetztes Gleis 15
5.8 Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz 15
5.9 Fahrdienstliche Meldungen 15
5.10 Durchführung der Zugmeldungen 15
5.11 Abweichen vom Fahrplan 15
5.12 Gleissperrungen auf der Grenzstrecke 15
5.12.1 Bedienen der Ausweichanschlussstellen (Awanst): 15
5.12.2 Gleissperrung bei Hochwasser 16
6 Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke 16
6.1 völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl 16
6.2 Störung der Sicherungstechnik auf der Grenzstrecke 16
6.2.1 Störungen an Bahnübergängen der DB 16
6.2.2 Störungen am Bahnübergang PN 74 der SNCF in Lauterbourg 17
6.2.3 Haltstellung des Einfahrsignals nicht möglich 17

6.2.4 Störungen an den Signalen J, K, L oder H der SNCF 18
6.2.5 Störungen am GA 112 der SNCF 18
6.2.6 Störungen des Zugfunks „GSM-R (D)“ 18
6.2.7 Störung der DAAT (französische PZB) 18
6.2.8 Störung an Weichen im Bahnhof Lauterbourg 18
6.2.9 Gestörte PZB-Einrichtung der Lf6 bzw. des Signals 75Vf bzw. 75F 18
7 Außergewöhnliche Transporte (aT) 19
7.1 Grundsätze 19
7.2 Zweisprachiger Vordruck 19
7.3 Einstellungsgenehmigung für aT 19
7.4 Anbieten und Annehmen von aT 19
8 Rangieren 20
8.2 Grundsatz 20
8.3 Rangieren auf der Grenzstrecke zwischen den Signalen 75N1 (DB) und Signal GA112 (SNCF) 20
8.4 Rangieren zwischen Weiche 15V1 (SNCF) und Signal GA112 (SNCF) 21
Anlage 1 / ANNEXE 1 22
Plan der Grenzstrecke Lauterbourg – Wörth (Rhein) / 22
Plan de la section frontière Lauterbourg - Wörth (Rhein) 22
Anlage 3 / ANNEXE 3 24
Befehl der DB (deutsch/französisch) 24
(...) 28

1 Allgemeines

1.1 Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die deutsche Ausgabe vom 16.10.2024.
Sie tritt am 14.12.2025 in Kraft.

1.2 Inhalt

Bei der Nutzungsvorgabe für Eisenbahnverkehrsunternehmen handelt es sich um einen Auszug aus der Grenzbetriebsvereinbarung. Textpassagen, welche im Dokument mit (…) gekennzeichnet sind, haben für Eisenbahnverkehrsunternehmen inhaltlich keine Bedeutung.

Die gemeinsame Regelung bestimmt die örtlichen Besonderheiten auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Lauterbourg und Wörth (Rhein);
Die grundsätzlichen Angaben zur Strecke finden sich:

- für die DB: VzG-Streckennummer 3400, La-Strecke 213 a/b La-Bereich Mitte.
- für die SNCF: RT 1025, Ligne 145000

Die gemeinsame Regelung ergänzt alle Bestimmungen für den Betrieb der Infrastruktur, die auf dem deutschen und französischen Teil der Grenzstrecke Lauterbourg – Wörth (Rhein) gültig sind.

Soweit in dieser gemeinsamen Regelung keine besonderen Regelungen getroffen sind, sind durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zugangsbedingungen der DB InfraGO und für das französische Eisenbahnnetz zu beachten. Die Triebfahrzeuge müssen über die Ausrüstungen verfügen, die den technischen Einrichtungen auf der Grenzstrecke entsprechen.
Es gelten die Richtlinien des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

(…)

1.3 Sprachregelung

Alle den Zugverkehr betreffenden Meldungen und Gespräche zwischen den Fahrdienstleitern (Fdl) Lauterbourg Poste 1 und Wörth (Rhein) werden in deutscher Sprache geführt.
Der Fdl Lauterbourg Poste 1 ist zweisprachig.

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

(…)

Die sicherheitsrelevanten Meldungen mit festem Wortlaut (französisch dépêches) sind in diesem Dokument mit einem grauen Kasten hinterlegt. Diese Meldungen werden wiederholt,
Zum Beispiel:

"Zug (Nummer) … fällt aus"
(« Train n° … supprimé »)

Die Meldungen mit festem Wortlaut sind in diesem Dokument mit einem weißen Kasten hinterlegt.
Die Meldungen mit festem Wortlaut werden jeweils wiederholt, mit den Worten:

„Ich wiederhole"

und bestätigt mit:

„Richtig"

Der Text der sicherheitsrelevanten Meldungen mit festem Wortlaut (französisch dépêches) wird nach korrekter Wiederholung von französischer Seite dokumentiert und mit einer Nummer vergeben; von deutscher Seite wird der Name des Fdl angegeben.
Die Meldungen mit festem Wortlaut sind genau wie beschrieben anzuwenden.

1.4 Verwaltung der gemeinsamen Grenzstreckendokumentation

Die Dokumentation der zwei EIU über die Grenzstrecke besteht aus der vorliegenden gemeinsamen Regelung, die für die EVU als Auszug zur Verfügung gestellt wird.

Diese Regeln für EVU sind ein Auszug aus der Grenzbetriebsvereinbarung. In ihr werden die ausgelassenen Textstellen mit „(…)" kenntlich gemacht.
Gemeinsame vorübergehende Vereinbarungen oder sonstige gemeinsame Vereinbarungen (bei Baumaßnahmen usw.) dürfen für einen möglichst kurzen Zeitraum davon abweichen.

(…)

Jede Änderung anderer Bestimmungen, die Auswirkung auf den Betrieb dieser Grenzstrecke hat, ist per E-Mail oder andernfalls schriftlich zur Prüfung mitzuteilen:

(…)

Jede strukturelle, funktionale oder Vorschriftenänderung, die Einfluss auf den Verkehr auf dieser Grenzstrecke hat, ist im Voraus innerhalb der vorgegebenen Fristen jedes Netzes den betreffenden EVU mitzuteilen.

1.5 Ansprechpartner und bilaterale Treffen

(…)

2 Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Lauterbourg – Wörth (Rhein)

2.1 Festlegung der Grenzen der Grenzstrecke – Gültigkeit der GBV

- Die Staatsgrenze befindet sich in km 56,840 SNCF (von Lauterbourg her steigend) bzw. km 60,959 DB (von Wörth her steigend).
    - Wichtig: die Fdl müssen sicherstellen, dass eine Kilometerangabe, welche zwischen km 55,680 und 56,840 liegt, durch den Meldenden dahingehend präzisiert wird, als dass dieser noch zusätzlich mitteilt, ob es sich um eine Kilometerangabe für das Netz der DB oder der SNCF handelt. Zu dokumentieren sind Kilometerangaben in diesem Bereich mit dem Zusatz DB bzw. SNCF.
- Die Grenzstrecke erstreckt sich:
    - Richtung SNCF-DB von km 55,493 (SNCF) im Bahnhof Lauterbourg bis Signal 74G in km 50,840 (DB) im Bahnhof Wörth
    - Richtung DB-SNCF von Signal 74N1-8 in km 50,083 (DB) im Bahnhof Wörth bis km 55,493 (SNCF) im Bahnhof Lauterbourg.
- Die Grenzstrecke Lauterbourg – Wörth (Rhein) ist eingleisig.
- Der Bahnhof Lauterbourg ist örtlich mit einem Fdl besetzt während der Öffnungszeiten des Stehlwerks. Die Bahnhöfe Wörth und Hagenbach werden vom ESTW-Z in Germersheim ferngesteuert. Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke müssen die beiden Fdl anwesend sein, außer bei besonderen Betriebsbedingungen (z.B. Bedienung der Awanst Hagenbach I, Arbeiten).
- Bei Nichtbesetzung des Bahnhof Lauterbourg (z.B. im Streikfall oder bei Schließung der Deichscharte) dürfen Zugfahrten zwischen Wörth und Hagenbach verkehren.
- Der Bahnhof Hagenbach bietet keine Überhol- und Kreuzungsmöglichkeit.
- Die Grenzstrecke ist nicht durchgehend besetzt.

Soweit in dieser Unterlage nicht anders geregelt, gelten die Regeln für die Betriebsführung des jeweiligen Landes.

Die dispositive Überwachung der Strecke obliegt den Fahrdienstleitern. Im Störungsfall geht die dispositive Überwachung an den Zugdisponenten über.

Um Missverständnisse bei der Ausstellung von Befehlen zu vermeiden, geben die Fdl jeweils zu den km-Angaben an, ob es sich um die km der DB oder der SNCF handelt.
Beispiel: *C12 in km 60,041 (SNCF) bzw. C12 in km 44,603 (DB)*

2.2 Umschaltung der Zugsicherungssysteme

Zwischen Lauterbourg und Wörth fahren alle Züge mit dem deutschen Zugsicherungssystem PZB.

Die Umschaltung der Zugsicherungssysteme zwischen KVB (SNCF) und PZB (DB), erfolgt beim Halt im Bf Lauterbourg manuell.

2.3 Kommunikationseinrichtungen

Auf der Grenzstrecke bestehen folgende Fernmelde- und Zugfunkeinrichtungen:

- Zugnummernmeldeanlage (ZN)
- Digitaler Zugfunk GSM-R (D) (Zugfunk und Zugmeldeverbindung als Rückfallebene zur ZN):

Fdl Wörth	7601 8902
Lauterbourg Poste 1	7601 2602

- Öffentliche Telekommunikationsleitungen

Fdl Wörth	0049 151 274 025 88
Lauterbourg Poste 1	00 33 (0)3 88 15 86 10 oder 00 33 (0)3 88 75 39 22

Mit der Nutzung des GSM-R (D) erklären sich beide Betreiber mit folgender Regelung einverstanden: Deutsche und Europäische Datenschutzregeln werden angewendet. Aufzeichnungen werden gemäß europäischer Datenschutzrichtlinien bei der DB gespeichert.

2.3.1 Fernsprechverbindungen betriebsführender Stellen (FbS)

2.4 Sicherung der Fahrten auf der Grenzstrecke

(1) **Die Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke erfolgt durch:**

- (...)
- die Signale H, J, K und L des Bf Lauterbourg sind mit PZB (DB)- bzw. DAAT (SNCF Regeln hierzu in der DV 11493) -Gleismagneten ausgerüstet; alle Vor- und Hauptsignale auf der deutschen Seite sind mit PZB-Gleismagneten ausgerüstet. Störungen der DAAT: siehe Abschnitt 6.2.8.

(2) **Zwischen den Bahnhöfen Wörth und Lauterbourg befinden sich folgende Bahnübergänge (BÜ):**

Lage in km	BÜ-Bezeichnung	Art der Straße	Sicherungsart (BÜ-Technik)	DB 21	Automatik HET	Bahn
51,735	1298 Maximiliansau I	Wirtschaftsweg	RBÜT LzH-Fü	X		DB
52,063	1300 Maximiliansau II	L 555	RBÜT LzH-Fü	X		DB
52,491	1301 Maximiliansau III	Wirtschaftsweg	RBÜT LzH-Fü	X		DB
54,182	1305 Hagenbach I	Wirtschaftsweg	EBÜT 80 LzH/F-Hp			DB
54,278	1306 Hagenbach II	L 556	EBÜT 80 LzH/F-Hp			DB
55,015	1308 Hagenbach III	Wirtschaftsweg	RBÜT LzH-Hp			DB
55,948	1310 Hagenbach IV	Wirtschaftsweg	RBÜT Lz-ÜSoE	X		DB
56,708	1311 Neuburg I	Wirtschaftsweg	RBÜT Lz-ÜSoE	X		DB
57,135	1312 Neuburg II	Ortsstraße	RBÜT Lz-ÜSoE	X		DB
57,774	1314 Neuburg III	Wirtschaftsweg	RBÜT Lz-ÜSoE	X		DB
58,377	1316 Neuburg IV	Wirtschaftsweg	RBÜT Lz-ÜSoE	X		DB
59,194	1318 Berg V	Wirtschaftsweg	EBÜT 80 Lz-ÜS	X		DB
59,411	1319 Berg VI	L 545	EBÜT 80 LzH-ÜS	X		DB
60,438	1322 Berg	Wirtschaftsweg	RBÜT LzH-ÜS		X	DB
55,705 SNCF	74	D3, Route du Rhin	Gardé			SNCF

Lz = Lichtzeichen
H = Halbschranken
ÜS = Überwachungssignal; Überwachung durch den Triebfahrzeugführer anhand der Signale Bü 0 und Bü 1
ÜSoE=Überwachungssignal ohne Einschaltkontakt
F-Hp = Fernüberwacht / Hauptsignalüberwacht
Fü = Fernüberwacht durch Fahrdienstleiter Wörth.

Die BÜ 1298, 1300, 1301, 1305, 1306, 1308, 1311, 1312, 1314, 1316, 1318, 1319 und 1322 sind mit automatischen Lichtzeichen- oder Blinklichtanlagen,
die BÜ 1298, 1300, 1301, 1305, 1306, 1308, 1319 und 1322 sind zusätzlich mit Halbschranken ausgerüstet.
Vor jedem BÜ liegt ein Einschaltkontakt, der die Bahnübergangsanlage einschaltet.

(3) **Sicherung der Bahnübergänge durch Bahnübergangsposten**

(...)

(4) **Auf der Grenzbetriebsstrecke liegt auf deutschem Gebiet folgende Ausweichanschlussstelle (Awanst):**

- Km 53,0 Awanst Hagenbach I zwischen Wörth und Hagenbach (Firma HBM)

(5) **Zustimmung zum Rangieren in Richtung Hagenbach**

(…)

2.5 Elektrischer Zugbetrieb

– bleibt frei –

2.6 Änderung der ständigen Signalisierung

(…)

Änderungen der Signalisierung werden den EVU bekannt gegeben durch:

- für den französischen Teil der Grenzstrecke durch SNCF réseau mittels ARTIC („Avis de Restriction Temporaire de l'Infrastructure pour les Conducteurs")
- für den deutschen Teil der Grenzstrecke durch DB InfraGO mittels La („Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten").

2.7 Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten

2.7.1 Langsamfahrstellen

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

1) Geplante Langsamfahrstellen

(…)

Die EVU werden durch die La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten) über die geplanten Langsamfahrstellen auf der Grenzstrecke Lauterbourg – Wörth sowie den Einfahrgleisen des Bf Wörth auf deutschem Gebiet für beide Fahrtrichtungen unterrichtet.

2) Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

(…)

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet
Fdl Wörth und Lauterbourg verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl.
(…)

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet
Fdl Wörth und Lauterbourg verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl.
(…)

Kennzeichnung der Langsamfahrstellen

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

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

2.7.2 Andere vorübergehende Besonderheiten

Die unter 2.7.1 genannten Maßnahmen sind auch bei anderen vorübergehenden Änderungen anzuwenden (z.B. vorübergehende Signalisierungen, Bahnübergänge).

2.8 Änderung von technischen Einrichtungen

(…)

3 Trassenmanagement

3.1 Kapazitätseinschränkungen

(…)

3.2 Änderung und Streichung von Trassen

Grundsätzlich werden die Trassen unter Berücksichtigung der für Bauarbeiten benötigten Kapazitäten geplant, die vor der Herausgabe des Netzfahrplans definiert werden müssen.

(…)

3.3 Aktualisierung und Austausch von technischen Dokumenten

Beide Infrastrukturbetreiber erstellen, jeweils für ihren Bereich, die erforderlichen Unterlagen bis zur in Abschnitt 2.1 bezeichneten Staatsgrenze.
DB InfraGO Region Südwest ist für die Erarbeitung der Fahrplanunterlagen für die Grenzstrecke zuständig.
(…)

4 Regelungen für Züge

4.1 Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen, Traktion

- Die deutschen Regelungen bezüglich der Zuglänge sind auf der Grenzstrecke bis zum Bahnhof Wörth (Rhein) einschließlich anzuwenden.
- Die französischen Regelungen bezüglich Bremsen sind auf der Grenzstrecke bis zum Bahnhof Wörth (Rhein) einschließlich anzuwenden.
- Abweichend davon ist es zugelassen, dass in Richtung Deutschland fahrende und von dort kommenden Reisezügen auf der Grenzstrecke ab/bis Lauterbourg nach den deutschen Regelungen bezüglich der Zugbildung und der Bremsen verkehren.
- Sind bei Reisezügen in Ausnahmefällen nicht alle Achsen gebremst oder bei Güterzügen die erforderlichen Mindestbremshundertstel nicht erreicht, ist die Weisung der BZ Karlsruhe einzuholen.
- Züge in Mehrfachtraktion, Lokzüge und Triebzüge sind zugelassen.
- Nachschieben ist nicht gestattet, ausgenommen im Störungsfall.

4.2 Schlusssignale an Zügen

Zwischen Lauterbourg und Wörth (Rhein) (und Gegenrichtung) gelten als Tag- und Nachtzeichen folgende Zugschlusssignale:

- zwei rote Lichter **oder** zwei Schlusslaternen

In Ausnahmefällen (z. B. beschädigte Halterung für das Zugschlusssignal) können bei Tag an Stelle von zwei roten Lichtern zwei rückstrahlende Tafeln (Signal Zg 2 der DB AG) verwendet werden. Die rückstrahlenden Tafeln dürfen jedoch nur bis Lauterbourg verwendet werden.

Verantwortlich für die Zugschlusssignale ist das jeweilige EVU.

5 Fahrdienst auf den Betriebsstellen

5.1 Besonderheit nach ruhendem Zugverkehr

(...)

5.2 Schriftliche Befehle

Für Züge, welche die Grenzbetriebsstrecke befahren, werden schriftliche Befehle von den Fdl Lauterbourg und Wörth mit zweisprachigen Vordrucken erteilt:

- zweisprachiges Muster Befehl siehe Anlage 3.

5.2.1 Übermittlungscode für Befehle nach Anlage 3

(...)

5.3 Gefährliche Ereignisse

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

2) Die Fdl Germersheim und Lauterbourg oder der Triebfahrzeugführer müssen/muss unverzüglich einen Nothaltauftrag über **Zugfunk GSM-R (D)** geben, unabhängig davon, ob sich die Fahrt in Deutschland oder Frankreich befindet. Der Nothaltauftrag wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

„Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen Bahnhof Wörth (Rhein) und Bahnof Lauterbourg sofort anhalten! Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen Bahnhof Wörth (Rhein) und Bahnhof Lauterbourg sofort anhalten! Hier Fahrdienstleiter (Germersheim / Lauterbourg) oder Zug (Nummer)“

„Mayday, mayday, mayday, arrêtez immédiatement tous les trajets entre la gare de Wörth (Rhin) et gare de Lauterbourg !
Je répète : Mayday, mayday, mayday, arrêtez immédiatement tous les trajets entre la gare de Wörth (Rhin) et la gare de Lauterbourg !
Ici régulateur (Germersheim / Lauterbourg) ou le train (numéro)"

(...)

5.4 Hilfeleistung

5.4.1 Grundsatz

- Hilfe wird vom Tf über Zugfunk, durch Boten oder andere geeignete Mittel angefordert. Der Tf darf anschließend ohne die Zustimmung des Fdl Wörth (Rhein) oder Lauterbourg nicht mehr weiterfahren oder den Zug schieben lassen.
- Die Fdl vereinbaren nach Eingang der Anforderung einer Hilfeleistung eine Gleissperrung gem. Abschnitt 5.11, die erst nach Beendigung der Hilfeleistung aufgehoben wird.
- Die Fdl und der Tf informieren sich gegenseitig und stimmen die erforderlichen Maßnahmen zur Hilfeleistung mit der BZ Karlsruhe und dem COGC Alsace ab, unabhängig davon, ob die Hilfe in Deutschland oder in Frankreich benötigt wird.
- 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.

5.4.2 Verkehren einer Sperrfahrt

(...)

5.5 Zurückgelassener Zugteil auf der Strecke

(...)

5.6 Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft

(...)

5.7 Einfahrt in teilweise besetztes Gleis

(...)

5.8 Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz

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

5.9 Fahrdienstliche Meldungen

(...)

5.10 Durchführung der Zugmeldungen

(...)

5.11 Abweichen vom Fahrplan

(...)

5.12 Gleissperrungen auf der Grenzstrecke

(...)

5.12.1 Bedienen der Ausweichanschlussstellen (Awanst):

Auf der freien Strecke zwischen den Bahnhöfen Wörth und Hagenbach zweigt die Awanst

- Hagenbach I in km 53,1 (Fa. HBM),

vom Streckengleis ab.

(1) Allgemeines:

Zur Bedienung der Awanst ist die gesamte Grenzbetriebsstrecke zwischen Wörth und Lauterbourg nach Abschnitt 5.11 zu **sperren**.
Ohne diese Gleissperrung zwischen den Fahrdienstleitern der Grenzbetriebsstrecke, darf keine Bedienung der Awanst erfolgen.

(...)

Ist das Streckengleis zur Ausführung von Arbeiten nach Abschnitt 5.11.1 auf Veranlassung des Fdl Lauterbourg bereits gesperrt (z.B. für Arbeiten), kann das Gleis durch den Fdl Wörth zur Bedienung einer Awanst nicht gesperrt werden, bevor die Sperrung des Fdl Lauterbourg aufgehoben wurde. Es dürfen **keine** Sperrfahrten zur Bedienung einer Awanst in das Streckengleis abgelassen werden. Die Bedienung einer Awanst muss in diesem Fall verschoben werden.

(2) Bedienung der Awanst während der Besetzung der Bahnhöfe Wörth und Lauterbourg:

(…)

Die Bedienung der Awanst ist nur zulässig, solange die Sperrung des Gleises mit dem Bf Lauterbourg Poste 1 (Fdl) vereinbart werden kann.

(…)

5.12.2 Gleissperrung bei Hochwasser

Zur Sicherung der Rheinhauptdeiche ist eine Deichscharte in km 59,170 (BÜ 1318 in Berg) installiert, welche bei Hochwasser des Rheins geschlossen wird.

(…)

6 Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke

6.1 völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl

(…)

6.2 Störung der Sicherungstechnik auf der Grenzstrecke

(…)

6.2.1 Störungen an Bahnübergängen der DB

1. **Fernüberwachte und signalüberwachte Bahnübergangsanlagen (Fü) / (HP):**

   Das einwandfreie Arbeiten der Anlagen am BÜ 1298, 1300, 1301 sowie 1305, 1306 und 1308 wird durch den Fahrdienstleiter Wörth überwacht.

   Bei einer Störung erhält der Zug einen schriftlichen Befehl (…)und der BÜ ist vor dem Befahren nach den Bestimmungen der DB AG durch das Zugpersonal zu sichern.

   (…)

   Die Sicherung der BÜ 1298, 1300, 1301 erfolgt dies mittels DB 21 Schlüssel an der Hilfseinschalttaste HET vor dem BÜ.
   Bei den BÜ 1305, 1306 und 1308 wird der BÜ durch die Einschaltung des Fdl gesichert. (keine HET da HP-Anlage)

2. **Durch den Triebfahrzeugführer überwachte Bahnübergansanlagen (Lo bzw. ÜS):**

   Das einwandfreie Arbeiten der Anlagen am BÜ 1310, 1311, 1312, 1314, 1316, 1318, 1319 und 1322 wird durch ein im Bremswegabstand vor dem BÜ aufgestelltes Überwachungssignal angezeigt.

Ist die Anlage gestört (Signal BÜ 0), ist der BÜ vor dem Befahren nach den Bestimmungen der DB AG durch das Zugpersonal zu sichern.
Bei einer Störung erhält der Zug einen schriftlichen Befehl (…)und der BÜ ist vor dem Befahren nach den Bestimmungen der DB AG durch das Zugpersonal zu sichern.

Sind Befehle erforderlich, so ist dies zwischen den Fahrdienstleitern Wörth und Lauterbourg gemäß Punkt vor (6.2.2 (1)) zu vereinbaren.

Bei den BÜ 1310, 1311, 1312, 1314, 1316, 1318 und 1319 erfolgt dies mittels DB 21 Schlüssel an der Hilfseinschalttaste HET vor dem BÜ.

Bei den BÜ 1322 erfolgt die Einschaltung durch langsames Heranfahren auf die Einschaltschleife „Automatik HET / HET Automatique“ vor dem BÜ.

(…)

6.2.2 Störungen am Bahnübergang PN 74 der SNCF in Lauterbourg

1. Unterscheidung der Störungen.

a. Schrankenbaum gebrochen, alle Lichtzeichen (Straße) funktionieren

b. Schrankenbaum gebrochen, ein oder mehrere Lichtzeichen (Straße) funktionieren nicht

Störungsarten und jeweils zu ergreifende Maßnahmen, welche nur durch den Fahrdienstleiter Lauterbourg getroffen werden:

Störungsarten	**zu ergreifende Maßnahmen**
a. Schrankenbaum gebrochen, alle Lichtzeichen (Straße) funktionieren.	Vor Befahren des BÜ 74 erhalten alle Züge einen Befehl (…)
b. Schrankenbaum gebrochen, ein oder mehrere Lichtzeichen (Straße) funktionieren nicht.	a. Sichern durch Banderole b. Anbringen Ersatzlichtzeichen c. Vor Befahren des BÜ 74 erhalten alle Züge einen Befehl (…)

6.2.3 Haltstellung des Einfahrsignals nicht möglich

(…)

6.2.4 Störungen an den Signalen J, K, L oder H der SNCF

(…)

6.2.5 Störungen am GA 112 der SNCF

(…)

6.2.6 Störungen des Zugfunks „GSM-R (D)“

Störungen oder Ausfall des GSM-R (D) Zugfunks:

Bei Störungen oder Ausfall des GSM-R (D) Zugfunks sind ersatzweise andere Kommunikationsmittel als Rückfallebene zu nutzen. (vgl. Abschnitt 2.3)
So kann z.B. der Triebfahrzeugführer (Tf) bei Ausfall des Zugfunk-Fahrzeuggerätes ein ihm zur Verfügung gestelltes GSM-R – Mobiltelefon, z.B. GPH, oder ein Mobiltelefon für das öffentliche Netz nutzen, um eine Verbindung zu einem ortsfesten Teilnehmer herzustellen.

Ortsfeste Teilnehmer sind vom Gesprächspartner darauf hinzuweisen, dass zur Kommunikation nicht das GSM-R (D) Netz genutzt werden kann.

Bei der Übermittlung von Aufträgen, z.B. Befehlen und Meldungen, muss jedoch sichergestellt sein, dass die Teilnehmer selektiv sowie störungs- und zweifelsfrei miteinander sprechen können.

Grundsätzlich dienen die ersatzweise verwendeten anderen Kommunikationsmittel nicht als GSM-R – Zugfunk-Ersatz, da sie nicht über alle Zugfunk-Funktionalitäten verfügen, wie z.B. Notruf.

(…)

6.2.7 Störung der DAAT (französische PZB)

Im Fall einer Störung der DAAT (französische PZB), sind die im Bahnhof Lauterbourg wendende Züge nicht von den Regeln der DC 11493 betroffen. Für alle anderen Verkehre muss Befehl (…) mit nachfolgendem Inhalt übermittelt werden:

« DAAT ist gestört. Sie müssen vor dem Ausfahrsignal halten und die DAAT ausschalten und können sich anschliessend aus der Überwachung befreien. »

Bei Zügen von Wörth, die in Lauterbourg enden und nicht weiterfahren auf dem Gebiet der SNCF, bestätigt der Tf die Vollständigkeit des Zuges an den Fahrdienstleiter Lauterbourg (Zugschlussmeldung gemäß DB InfraGO Ril 408).

6.2.8 Störung an Weichen im Bahnhof Lauterbourg

(…)

6.2.9 Gestörte PZB-Einrichtung der Lf6 bzw. des Signals 75Vf bzw. 75F

(…)

7 Außergewöhnliche Transporte (aT)

7.1 Grundsätze

(1) Wenn ein EVU einen außergewöhnlichen Transport im internationalen Verkehr über die Grenzstrecke Wörth (Rh) – Lauterbourg durchführen will, muss es folgende Dokumente erhalten:

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

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

(3) Die Bef-Ano/Fplo der DB InfraGO enthält:

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

(4) Die Einstellungsgenehmigung der SNCF wird gegeben:

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

7.2 Zweisprachiger Vordruck

(…)

7.3 Einstellungsgenehmigung für aT

(…)

7.4 Anbieten und Annehmen von aT

(…)

8 Rangieren

8.2 Grundsatz

1. In den Bahnhöfen Wörth (Rhein), Hagenbach und Lauterbourg wird nach den jeweiligen nationalen Regeln rangiert.
   Ohne Zustimmung des jeweils benachbarten Fdl darf rangiert werden:
   a) Im Bahnhof Lauterbourg Weiche 15V1
   b) im Bahnhof Hagenbach bis zum Signal 75N1 in km (DB) 54,759

2. Die Triebfahrzeuge fahren in beiden Grenzbahnhöfen ohne Lotsen nach den betrieblichen Bestimmungen des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

3. Wenn im Bahnhof Wörth aufgrund sprachlicher Schwierigkeiten keine einwandfreie Verständigung zwischen Triebfahrzeugführer und Stellwerksbedienern möglich ist (französischer Tf mit eingeschränkten Deutschkenntnissen), sind Rangierfahrten, die eine Vorbeifahrt am Signal Hp 0 auf mündlichen Auftrag erfordern, von einem deutschsprachigen Mitarbeiter im Bahnbetrieb zu begleiten.

8.3 Rangieren auf der Grenzstrecke zwischen den Signalen 75N1 (DB) und Signal GA112 (SNCF)

(1) Muss auf das Streckengleis über Signal 75N1 (Bf Hagenbach) bzw. Weiche 15V1 (Bf Lauterbourg) hinaus rangiert werden, so ist das Streckengleis vorher zu sperren (siehe auch Abschnitt 5.12).

(2) Rangierfahrten die eine Vorbeifahrt an der Weiche 15V1 durchführen wollen, müssen zuerst die Unwirksamkeitstaste UT (in km 56,138 SNCF) mit einem Schlüssel DB 24 (hinterlegt im Stellwerk Poste 1 Lauterbourg) für den BÜ 1322 bedienen, bevor die Rangierfahrt in Richtung des Bahnübergangs durchgeführt wird. Der Einschaltkontakt des Bahnübergangs ist nach dieser Bedienung für die Dauer von 120 Sekunden unwirksam. Gegebenenfalls ist die Bedienung der Unwirksamkeitstaste zu wiederholen. Wurde der Bahnübergang dennoch versehentlich durch die Rangierfahrt eingeschaltet, muss die Rangierfahrt den Bahnübergang (km 60,438 DB) befahren und vollständig räumen. Bei der Rückfahrt ist der Bahnübergang vor dem erneuten Befahren über die „Automatik HET / HET Automatique“ einzuschalten (siehe Abschnitt 6.2.2).

(3) Bei gestörten Sicherungseinrichtungen oder wenn die Verständigung zwischen den Fdl Wörth (Rhein) und Lauterbourg völlig gestört ist, ist das Rangieren zwischen den Signalen 75N1 (DB) und Weiche 15V1 (SNCF) verboten.

8.4 Rangieren zwischen Weiche 15V1 (SNCF) und Signal GA112 (SNCF)

An der Spitze der Weiche 15V1 im Bahnhof Lauterbourg ist ein Achszähler installiert, der die technische Grenze zwischen der freien Strecke und dem Bahnhof Lauterbourg darstellt.
Um eine Blockstörung zu vermeiden, muss zur Vermeidung einer Blockstörung zwingend folgendes beachtet werden:

- Der Fdl Wörth **muss** dem Rangieren zwischen der Weiche 15V1 und dem Signal GA112 im Bahnhof Lauterbourg mündlich zustimmen. Der Fdl Lauterbourg hat dies **vor Zulassung** einer Rangierfahrt in diesem Abschnitt einzuholen.
- Der Fdl Wörth darf nur zustimmen, wenn

    1. Das Gleis Hagenbach - Wörth frei von Fahrzeugen ist.
    2. Die technische Erlaubnis an den Fdl Lauterbourg abgegeben wurde.

- Der Fdl Lauterbourg muss dem Fdl Wörth bestätigen, wenn das Rangieren zwischen der Weiche 15V1 und dem Signal GA112 im Bahnhof Lauterbourg beendet ist, nachdem folgende Feststellungen getroffen sind:

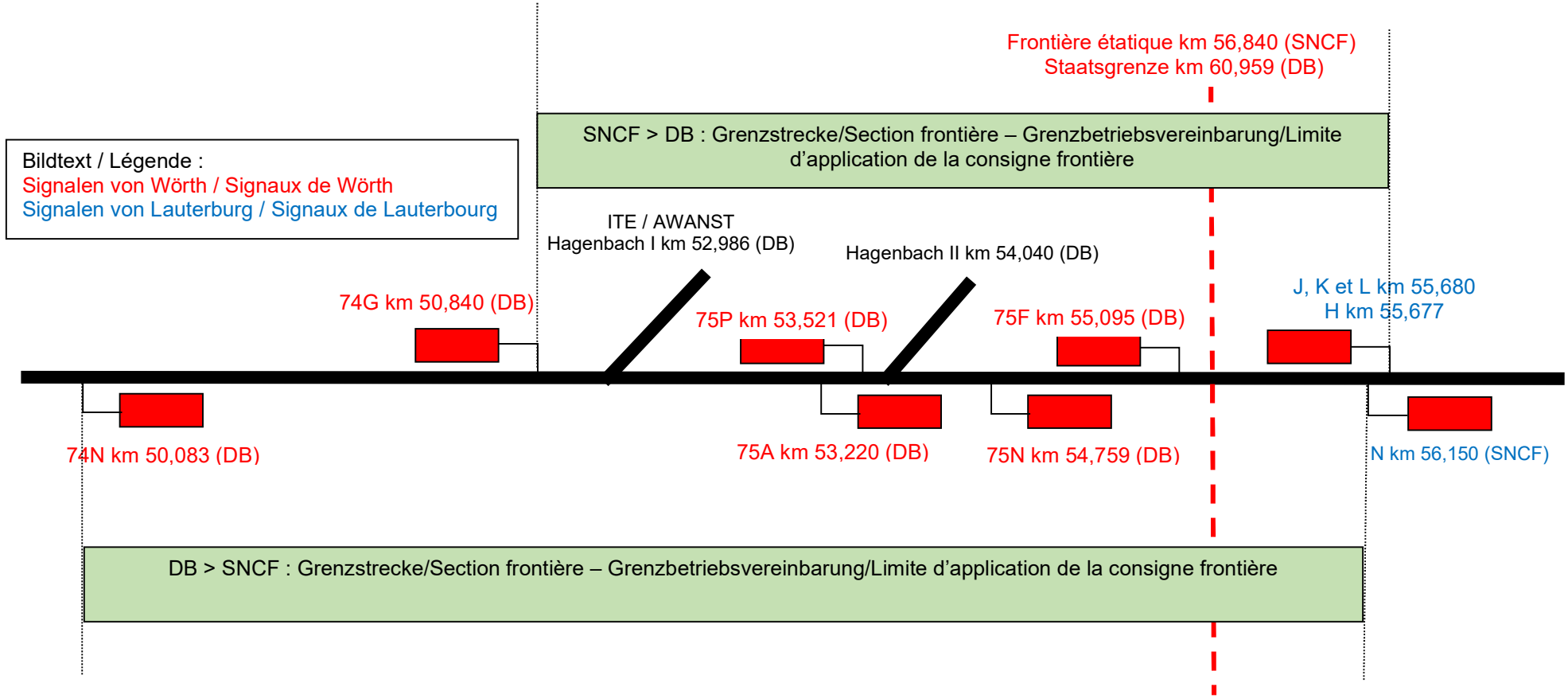
    1. Die Rangierfahrt ist vollständig im Bahnhof Lauterbourg angekommen.
    2. Der Gleisabschnitt zwischen der Weiche 15V1 und dem Signal GA112 im Bahnhof Lauterbourg sind frei von Fahrzeugen.

(...)

Anlage 1 / ANNEXE 1

Plan der Grenzstrecke Lauterbourg – Wörth (Rhein) /

Plan de la section frontière Lauterbourg - Wörth (Rhein)


Frontière étatique km 56,840 (SNCF)
Staatsgrenze km 60,959 (DB)
Bildtext / Légende :
Signalen von Wörth / Signaux de Wörth
Signalen von Lauterburg / Signaux de Lauterbourg
SNCF > DB : Grenzstrecke/Section frontière – Grenzbetriebsvereinbarung/Limite d'application de la consigne frontière
ITE / AWANST
Hagenbach I km 52,986 (DB)
Hagenbach II km 54,040 (DB)
74G km 50,840 (DB)
75P km 53,521 (DB)
75F km 55,095 (DB)
J, K et L km 55,680
H km 55,677
74N km 50,083 (DB)
75A km 53,220 (DB)
75N km 54,759 (DB)
N km 56,150 (SNCF)
DB > SNCF : Grenzstrecke/Section frontière – Grenzbetriebsvereinbarung/Limite d'application de la consigne frontière

(...)

Anlage 3 / ANNEXE 3

Befehl der DB (deutsch/französisch)
ORDRE de la DB (Allemand/Français)

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 ..... bis à .....

x.44 Zugmeldestelle Localisation ..... x.47.1 km / x.47.2 Signal ..... 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 ..... und et

x.43 Zugmeldestelle Localisation .....

von/de ..... bis/ à .....

x.44 Zugmeldestelle Localisation ..... x. 47.1 km / x.47.2 Signal ..... x. 48.1 km / x.48.2 Signal .....

☐ x.90 Strecke aus folgendem Grund prüfen Vérifier le pacours pour la raison suivante ..... Ergebnis melden an ..... x.91 [Freitext texte libre] 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 darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist est autorisé à poursuivre la marche lorsque le/s PN est / sont sécurisé/s

und et 8.54.1 km ..... und et 8.55.1 km ..... und et 8.56.1 km .....

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 ..... bis à .....

x44 Zugmeldestelle Localisation ..... x.47.1 km / x.47.2 Signal ..... 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-Streckenelnrichtung 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 qual Impossible	)*
38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Voyageurs non informés du changement du qual	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 Grenze D/F / frontière D/F

23.11 Zugmeldestelle Localisation 23.12 Zugmeldestelle Localisation

24 ☐ **Zurückkehrende Fahrten** Retour en arrière

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

24.13 Zugmeldestelle Localisation

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 millieu 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

(...)