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
Fautenbruchstraße 2-8
D-76137 Karlsruhe

GRENZBETRIEBSVEREINBARUNG

Wissembourg - Winden

ZWISCHEN SNCF RESEAU UND DB INFRAGO AG

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

Wissembourg - Winden

ENTRE SNCF RESEAU ET DB INFRAGO AG

Version 7 vom / du : 01.07.2025
Gültig ab / Applicable à partir du: 14.12.2025

Diffusable SNCF RESEAU

Geschäftsführende Stellen
Services dirigeants responsables

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

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

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

Diffusable SNCF RESEAU

Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Eingearbeitet (Nz.)
02	Anpassung GSM-R	03.12.2012	Redling
03	Anpassung BÜ 40 Anlage 1	03.02. 2014	Schneider-Bellenger
04	Anlage 3a, 3b und 6 ; Störung BÜ 40, Organisationsänderung SNCF, Befehl S entfernt	13.12.2015	Schneider-Bellenger
05	Harmonisierung der Abläufe bei Störungen und Neuregelungen zur Entstörung der Technik. Muster für Gleissperrungen und Muster für Dokumentation Störungen für den französischen Fdl.	11.06.2017	Schneider-Bellenger
06	Befehlsvordruck Seite 2	13.12.2020	Reed
07	Anpassung Nothaltauftrag und Befehlsvordruck	14.12.2025	Haitz

Rectificatifs

N°	**Contenu**	**Dates d'application**
02	GSM-R	03.12.2012
03	PN 40 Annexe 1	03.02.2014
04	Annexes 3a et 3b ; Annexe 6 ; PN 40 ; organisation SNCF modifiée, bulletin S supprimé	13.12.2015
05	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	11.06.2017
06	Modification de la page 2 de l'ordre "Befehl"	13.12.2020
07	Adaptation de l'ordre d'arrêt d'urgence et du formulaire d'ordre	14.12.2025

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

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

SNCF Réseau
Infrapôle Rhénan
48, chemin haut
F-67200 Strasbourg

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

……..

gez. i. A. Vincent Krukenkamp

……..

gez. i. V. Matthias Kopitzki

……..

Strasbourg, le :
Stéphane Houver, rédacteur

……..

Cyril Cuenot, vérificateur

……..

Laurence Berrut, approbateur

……..

Diffusable SNCF RESEAU

INHALTSVERZEICHNIS SOMMAIRE

1. Allgemeines 6
1.1 Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung 6
1.2 Inhalt 6
1.3 Sprachregelung und Meldungen 6
1.4 Änderung von Regelungen 7
1.5 Ansprechpartner und bilaterale Treffen 7
2. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Wissembourg – Winden 8
2.1 Festlegung der Grenzen der Grenzstrecke – Gültigkeit der GBV 8
2.2 Umschaltung der Zugsicherungssysteme 8
2.3 Kommunikationseinrichtungen 8
2.4 Sicherung der Fahrten auf der Grenzstrecke. 9
2.5 Elektrischer Zugbetrieb (bleibt frei) 9
2.6 Änderung der ständigen Signalisierung 10
2.7 Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten 10
2.7.1 Langsamfahrstellen 10
2.7.2 (Andere vorübergehende Besonderheiten 10
2.8 Änderung von technischen Einrichtungen 10
3. Trassenmanagement 11
3.1 Kapazitätseinschränkungen 11
3.2 Streichung eines Zuges 11
3.3 Aktualisierung und Austausch von technischen Dokumenten 11
4. Regelungen für die Züge 13
4.1 Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen, Traktion 13
4.2 Schlusssignale an Zügen 13
5. Fahrdienst auf den Betriebsstellen 14
5.1 Schriftliche Befehle 14
5.1.1 Eindeutige Kennung für Befehle nach Anlage 3 14
5.2 Gefährliche Ereignisse 14
5.2.1 Besonderheit nach ruhendem Zugverkehr 14
5.3 Hilfeleistung 15
5.3.1 Grundsatz 15
5.3.2 Verkehren einer Sperrfahrt 15
5.4 Zurückgelassener Zugteil auf der Strecke 15
5.5 Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft 15
5.6 Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz 15
5.7 Fahrdienstliche Meldungen 16
5.8 Durchführung der Zugmeldungen 16
5.8.1 Grundsatz 16
5.8.2 Anbieten 16
5.8.3 Annehmen 16
5.8.4 Ablehnen 16
5.8.5 Abweichende Abfahrtzeit 16
5.8.6 Zurücknahme 16
5.9 Abweichen vom Fahrplan 16
5.10 Gleissperrungen auf der Grenzstrecke 16
5.10.1 Grundsätze 16
5.10.2 Umsetzung der Gleissperrung 16
5.10.3 Aufhebung der Gleissperrung 16
6. Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke 18
6.1 Ausfall der Verständigung zwischen den Fdl 18
6.2 Störung der Sicherungstechnik auf der Grenzstrecke 18

Diffusable SNCF RESEAU

6.2.1 Störungen und Arbeiten am Streckenblock sowie Unregelmäßigkeiten, die das Rückmelden erfordern 18
6.2.2 Störungen an Bahnübergängen der DB 19
6.2.3 Störungen des BÜ 40 (SNCF) 20
6.2.4 Haltstellung eines Einfahrsignals /« carrés « nicht möglich (C4, C12 und K) 20
6.2.5 Störungen an den Signalen der SNCF (C1, C4, C12, S11) 20
6.2.6 Störung des Zugfunks „GSM-R“ 21
6.2.7 Störung der DAAT 21
6.2.8 Störung an Weichen 21
7. Außergewöhnliche Transporte (aT) 22
7.1 Grundsätze 22
7.2 Zweisprachiger Vordruck 23
7.3 Einstellungsgenehmigung für außergewöhnliche Transporte 23
7.4 Anbieten und Annehmen von außergewöhnlichen Transporten 23
8. Rangieren 24
8.1 Grundsatz 24
8.2 Rangieren auf der Grenzstrecke zwischen Ra 10 (DB) und S 11 (SNCF) 24
9. Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen und Arbeiten an diesen Anlagen 25
9.1 Grundsätze 25
9.2 Zuständigkeitsbereiche der technischen Fachdienste beider Infrastrukturbetreiber 25
9.2.1 Signaleinrichtungen 25
9.2.2 Fernmeldeeinrichtungen 25
9.3 Sperrfahrten bei Arbeiten 25
9.4 Benachrichtigung von Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen außer am BÜ PN 40 25
9.5 Arbeiten an Bahnübergängen der DB 25
Anlage / Annexe 1Plan der Grenzstrecke Wissembourg – Winden Plan de la section frontiére Wissembourg Winden 27
Anlage /Annexe 3 30
Befehl der DB (Deutsch/Französisch) 30
Ordre de la DB (Allemand/Français) 30

Diffusable SNCF RESEAU

1. Allgemeines

1.1 Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die deutsche Ausgabe 06 vom 13.12.2020
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 Wissembourg und Winden;
Die grundsätzlichen Streckendaten finden sind:

- für die DB: VzG-Streckennummer 3433, La-Strecke 248 a/b La-Bereich Mitte.
- für die SNCF: RT 1022A ligne 146000

Die gemeinsame Regelung ergänzt alle Bestimmungen für den Betrieb der Infrastruktur, die auf dem deutschen und französischen Teil der Grenzstrecke Wissembourg – Winden 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 und Meldungen

Alle den Zugverkehr betreffenden Meldungen und Gespräche zwischen den Fahrdienstleitern (Fdl) Wissembourg und Winden werden in deutscher Sprache geführt. Der Fdl Wissembourg ist zweisprachig und muss ein Sprachniveau B1 haben.

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

Diffusable SNCF RESEAU

Die sicherheitsrelevanten Meldungen mit festem Wortlaut (französisch dépêches) sind in diesem Dokument mit einem grauen Kasten hinterlegt.

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 Änderung von Regelungen

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

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

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

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

(3) DB InfraGO und SNCF Reseau verständigen sich, um ggf. notwendige Fortbildungen ihrer Mitarbeiter zu organisieren.

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

1.5 Ansprechpartner und bilaterale Treffen

Diffusable SNCF RESEAU

(…)

2. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Wissembourg – Winden

2.1 Festlegung der Grenzen der Grenzstrecke – Gültigkeit der GBV

(1) Die Staatsgrenze befindet sich in km 60,026 SNCF (von Wissembourg her steigend) bzw. km 44,616 DB (von Winden her steigend).

(2) Die Grenzstrecke ist begrenzt durch das Signal P in km 31,175 (DB) des Bahnhofs Winden und das Signal C 1 in km 57,206 (SNCF) des Bahnhofs Wissembourg.

(3) Die Grenzstrecke Wissembourg – Winden ist eingleisig.

(4) Die Bahnhöfe Wissembourg und Winden sind örtlich mit Fdl besetzt während der Öffnungszeiten der Stellwerke.
Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke müssen die beiden Fdl anwesend sein, außer bei besonderen Betriebsbedingungen (z.B. Arbeiten).

(5) 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.

Wichtig, 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 Wissembourg und Winden fahren alle Züge mit dem deutschen Zugsicherungssystem PZB.

2.3 Kommunikationseinrichtungen

Auf der Grenzstrecke bestehen folgende Fernmelde- und Zugfunkeinrichtungen:

- Streckenfernsprechverbindung (Zugmeldeleitung) zwischen Windenund Wissembourg,
- bahneigene Fernsprechverbindung,
- Signalfernsprechverbindung zwischen dem Einfahrsignal K und dem Fdl in Winden,
- Signalfernsprechverbindung zwischen dem Einfahrsignal C 12 und dem Fdl in Wissembourg,
- eine Fernsprechverbindung zwischen Bahnübergang 40 (PN 40) und dem Fdl Wissembourg, ggf. Umleitung zu Fdl Haguenau oder Vendenheim
- eine Fernsprechverbindung für Bauarbeiten zwischen dem Fdl Wissembourg und der Grenze
- Digitaler Zugfunk GSM-R (D), Zugfunk und allgemeine Sprachdienste,
  Fdl Winden 76620902
  AC Wissembourg 76016402
- Öffentliche Telekommunikationsleitungen:
  Fdl Winden: 0049 151 274 025 86
  AC Wissembourg: 00 33 (0)3 88 54 84 63

Diffusable SNCF RESEAU

2.4 Sicherung der Fahrten auf der Grenzstrecke.

(1) Die Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke erfolgt durch:
- nicht selbsttätigen Streckenblock (Felderblock deutsche Bauart, Form C) für eingleisige Strecken.

- Im Bf Wissembourg sind die Signale Einfahrvorsignal A 12, Einfahrsignal C 12, Geschwindigkeitsanzeiger TIV 30 und das Zwischensignal C4 mit PZB (DB), Signal S 11 mit DAAT Gleismagneten ausgerüstet

- alle Vor- und Hauptsignale auf der deutschen Seite sind mit PZB-Gleismagneten ausgerüstet

(2) Zwischen den Bahnhöfen Winden und Wissembourg befinden sich folgende Bahnübergänge (BÜ):

BÜ	Lage in km	Art der Sicherung	Hilfseinschaltung DB 21 bzw. HET		Bezeichnung der Straße/Weg
			DB 21	HET	
1109 Schaidt I	36,258	BÜP 93 LzH/ÜS		X	K15/ Vollmersweilerer Straße
1111 Schaidt II	37,152	BÜP 93 LzH/Üs		X	L 546/Hauptstraße
1115	38,736	BÜP 93 LzH/ÜS		X	Steinfeld Wengelspfad
1117	39,468	BÜP 93 LzH/ÜS		X	Steinfeld Waldstraße
1118	39,823	BÜP 93 LzH/ÜS		X	Steinfeld L 545/Bahnhofstraße
1120	41,152	BÜP 93 LzH/ÜS		X	Bahnhofstraße Kapsweyer
1123 Schweighofen	43,060	BÜP 93 LzH/ÜS		X	Schweighofen Speckstraße
PN 40 (SNCF)	59,553	SAL 2			Kreisstr. D3 / Départementale 3

Lz = Lichtzeichen
H = Halbschranken
ÜS = Überwachungssignal (lokführerüberwacht)

Die BÜ 1109, 1111, 1115, 1117, 1118 und 1120 und 1123 sind mit automatischen Lichtzeichenanlagen ausgerüstet; außer BÜ 1111 verfügen alle diese BÜ auch über Halbschranken.

Außer beim PN 40, liegt vor dem jeweiligen BÜ ein Schienenkontakt, der die Lichtzeichenanlage am BÜ einschaltet. Das einwandfreie Arbeiten dieser Anlagen wird dem Triebfahrzeugführer durch ein im Bremswegabstand vor dem BÜ aufgestelltes Überwachungssignal angezeigt.

Diffusable SNCF RESEAU

Außer beim PN 40, sollte die Anlage gestört sein, ist der BÜ vor dem Befahren nach den Bestimmungen der DB AG durch das Zugpersonal zu sichern.

(3) Züge die vom französischen Netz in das deutsche Netz verkehren sollen, benötigen vor der Abfahrt einen Abfahrtsauftrag durch den Fahrdienstleiter Wissembourg.

(4) Die Züge verkehren auf der Grenzstrecke mit einer festen Nummernfolge (gerade / ungerade je Richtung). Züge aus Winden in Richtung Wissembourg mit ungeraden Nummern, Züge aus Wissembourg nach Winden mit geraden Nummern. Der Fahrdienstleiter Wissembourg überwacht diese Nummernfolge.

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 Wissembourg – Winden sowie den Einfahrgleisen des Bf Winden 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

(…)

Diffusable SNCF RESEAU

3. Trassenmanagement

3.1 Kapazitätseinschränkungen

(…)

3.2 Streichung eines Zuges

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.
(…)

(…)

So lange eine geänderte Geschwindigkeit noch nicht im VzG enthalten ist, müssen die Tf wie bei einer vorübergehenden Langsamfahrstelle verständigt werden (siehe Abschnitt 2.7).

Diffusable SNCF RESEAU

Diffusable SNCF RESEAU

4. Regelungen für die Züge

4.1 Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen, Traktion

Die deutschen Regelungen bezüglich der Zugbildung und Zuglänge sind auf der Grenzstrecke bis zum Bahnhof Wissembourg einschließlich anzuwenden.

Die deutschen Regelungen bezüglich Bremsen sind auf der Grenzstrecke bis zum Bahnhof Wissembourg einschließlich anzuwenden.

Sind bei Reisezügen in Ausnahmefällen nicht alle Achsen gebremst 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.

Züge mit Doppelstockwagen (DOSTO, -D) sind zugelassen.

4.2 Schlusssignale an Zügen

Zwischen Wissembourg und Winden (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 Wissembourg verwendet werden.

Verantwortlich für die Zugschlusssignale ist das jeweilige EVU.

Diffusable SNCF RESEAU

5. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

5.1 Schriftliche Befehle

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

- zweisprachiges Muster Befehl siehe Anlage 3

5.1.1 Eindeutige Kennung für Befehle nach Anlage 3

(…)

5.2 Gefährliche Ereignisse

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

(…)

(2) Der Nothaltauftrag wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

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

Mayday, mayday, mayday, arrêtez immédiatement toutes les circulations entre la gare de Winden et la gare de Wissembourg !
Je répète : Mayday, mayday, mayday, arrêtez immédiatement toutes les circulations entre la gare de Winden et la gare de Wissembourg !
Ici agent circulation (Winden / Wissembourg) ou train (numéro)

(…)

5.2.1 Besonderheit nach ruhendem Zugverkehr

(…)

Diffusable SNCF RESEAU

5.3 Hilfeleistung

5.3.1 Grundsatz

1. Hilfe wird vom Tf über Fernsprecher, Zugfunk, durch Boten oder andere geeignete Mittel angefordert. Der Tf darf nun ohne die Zustimmung des Fdl Winden oder Wissembourg nicht mehr weiterfahren.
2. Die Fdl vereinbaren nach Eingang der Anforderung einer Hilfeleistung eine Gleissperrung gem. Abschnitt 5.10, die erst nach Beendigung der Hilfeleistung mit Zustimmung des Notfallmanagers der DB aufgehoben werden darf.
3. Die Fdl und der Tf informieren sich gegenseitig und stimmen die erforderlichen Maßnahmen zur Hilfeleistung mit der BZ Karlsruhe ab, unabhängig davon, ob die Hilfe in Deutschland oder in Frankreich benötigt wird.
4. Die Hilfeleistung wird je nach Erfordernis erbracht von:
   - dem Zug, der die Grenzstrecke in der gleichen Fahrtrichtung als nächstes befährt,
   - einem Hilfs-Tfz oder
   - einem Hilfszug.

Solche Fahrten werden mit dem Begriff „Sperrfahrt“ bezeichnet.

5.3.2 Verkehren einer Sperrfahrt

(…)

5.3.2.1 Rückkehr einer Sperrfahrt

(…)

5.3.2.2 Zuführen der Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof

(…)

5.4 Zurückgelassener Zugteil auf der Strecke

(…)

5.5 Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft

Diffusable SNCF RESEAU

(…)

5.6 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 AL 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.

5.7 Fahrdienstliche Meldungen

(...)

5.8 Durchführung der Zugmeldungen

5.8.1 Grundsatz

(...)

5.8.2 Anbieten

(...)

5.8.3 Annehmen

(...)

5.8.4 Ablehnen

(...)

5.8.5 Abweichende Abfahrtzeit

(...)

5.8.6 Zurücknahme

(...)

5.9 Abweichen vom Fahrplan

(...)

5.10 Gleissperrungen auf der Grenzstrecke

5.10.1 Grundsätze

(...)

5.10.2 Umsetzung der Gleissperrung

(...)

5.10.3 Aufhebung der Gleissperrung

(...)

Diffusable SNCF RESEAU

Diffusable SNCF RESEAU

6. Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke

6.1 Ausfall der Verständigung zwischen den Fdl

(…)

6.2 Störung der Sicherungstechnik auf der Grenzstrecke

(…)

6.2.1 Störungen und Arbeiten am Streckenblock sowie Unregelmäßigkeiten, die das Rückmelden erfordern

(…)

6.2.1.1 Einführen des Rückmeldens:

(…)

6.2.1.2 Aufheben des Rückmeldens:

(…)

Diffusable SNCF RESEAU

6.2.2 Störungen an Bahnübergängen der DB

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

Das einwandfreie Arbeiten der Anlagen an den BÜ 1109, 1111, 1115, 1117, 1118 1120 und 1123 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 den BÜ 1109 und 1111, 1115, 1117, 1118, 1120 und 1123 erfolgt die Einschaltung durchlangsames heranfahren auf die Einschaltschleife „Automatik HET / HET Automatique“ vor dem BÜ.

(…)

Diffusable SNCF RESEAU

6.2.3 Störungen des BÜ 40 (SNCF)

Unterscheidung der Störungen.

a. Die Schrankenbäume schließen nicht

b. Schrankenbaum gebrochen.

c. Die Schrankenbäume öffnen nicht.

d. Schrankenbaum gebrochen, alle Lichtzeichen funktionieren nach Feststellung.

(…)

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

Störungsarten	zu ergreifende Maßnahmen
a. Die Schrankenbäume schließen nicht	Auf der Grenzbetriebsstrecke kann kein Zug verkehren, ein schon verkehrender Zug darf den BÜ 40 nicht befahren
b. Schrankenbaum gebrochen.	Auf der Grenzbetriebsstrecke kann kein Zug verkehren. **Ein schon verkehrender Zug** darf den BÜ 40 nicht befahren und ist per Signal oder Notruf zu stellen. Anschließend muss der TF das Funktionieren der Straßensignale feststellen. Siehe Prozedere *)
c. Die Schrankenbäume öffnen nicht.	Vor Befahren des BÜ 40 erhalten alle Züge einen Befehl (…)
d. Schrankenbaum gebrochen, alle Lichtzeichen funktionieren nach Feststellung *).	

***) Prozedere zu Störungsart b) Feststellung ob alle Lichtzeichen funktionieren:**

Der Fahrdienstleiter Wissenbourg beauftragt den Triebfahrzeugführer mittels Befehl(…):

„Sie müssen sich vergewissern, dass alle Straßensignale funktionieren. Vor Weiterfahrt müssen Sie eine Zustimmung des Fdl Wissembourg einholen.“

6.2.4 Haltstellung eines Einfahrsignals /« carrés « nicht möglich (C4, C12 und K)

(…)

6.2.5 Störungen an den Signalen der SNCF (C1, C4, C12, S11)

(…)

Diffusable SNCF RESEAU

6.2.6 Störung des Zugfunks „GSM-R“

Störungen oder Ausfall des GSM-R-Zugfunks:

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

Ortsfeste Teilnehmer sind vom Gesprächspartner darauf hinzuweisen, dass zur Kommunikation nicht das GSM-R-Netz genutzt wird.

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 z. B. Notruf.

(…)

6.2.7 Störung der DAAT

Im Fall einer Störung der DAAT (französische PZB), sind die Personenzüge nicht von den Regeln der DC 11493 betroffen. Für alle anderen Verkehre muss Befehl (…) 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 Winden, die in Wissembourg enden und nicht weiterfahren Richtung Haguenau, bestätigt der Zugführer die Vollständigkeit des Zuges an den Fahrdienstleiter Wissembourg (Zugschlussmeldung gemäß DB IfraGO AG Ril 408).

6.2.8 Störung an Weichen

(…)

Diffusable SNCF RESEAU

7. Außergewöhnliche Transporte (aT)

7.1 Grundsätze

(1) Die Strecke Winden – Wissembourg ist für Züge mit außergewöhnlichen Transporten grundsätzlich nicht vorgesehen.

(2) Kann wegen nicht vorhersehbaren betrieblichen Gründen ein anderer Grenzübergang nicht benutzt werden, werden im Ausnahmefall außergewöhnliche Transporte mit allen erforderlichen Maßnahmen zwischen der COGC AL und dem Regionalbereich Südwest (RB Südwest) vereinbart und eingelegt.

(3) Folgende Maßnahmen sind für einen außergewöhnlichen Transport notwendig:
Das EVU, benötigt folgende Dokumente:

- 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 Region Südwest, 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 (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.

Die Bef-Ano/Fplo der DB InfraGO enthält:

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

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 AL.

- für die Fahrtrichtung Deutschland – Frankreich: die auf dem an DB InfraGO (Fpl Karlsruhe) gerichteten speziellen zweisprachigen Vordruck vermerkte Zustimmung des COGC AL.

Diffusable SNCF RESEAU

7.2 Zweisprachiger Vordruck

(…)

7.3 Einstellungsgenehmigung für außergewöhnliche Transporte

(…)

7.4 Anbieten und Annehmen von außergewöhnlichen Transporten

(…)

Diffusable SNCF RESEAU

8. Rangieren

8.1 Grundsatz

1. In den Bahnhöfen Winden und Wissembourg wird nach den jeweiligen nationalen Regeln rangiert. Ohne Zustimmung des jeweils benachbarten Fdl darf rangiert werden:

a) Im Bahnhof Wissembourg bis zum Signal S 11 in km 60,010 (SNCF)
b) im Bahnhof Winden bis zum Signal Ra 10 in km 31,535 (DB).

2. Die Triebfahrzeuge fahren in den Bahnhöfen Wissembourg und Winden ohne Lotsen nach den betrieblichen Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.

8.2 Rangieren auf der Grenzstrecke zwischen Ra 10 (DB) und S 11 (SNCF)

(...)

Diffusable SNCF RESEAU

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

9.1 Grundsätze

(...)

9.2 Zuständigkeitsbereiche der technischen Fachdienste beider Infrastrukturbetreiber

9.2.1 Signaleinrichtungen

(...)

9.2.2 Fernmeldeeinrichtungen

(...)

9.3 Sperrfahrten bei Arbeiten

(...)

9.4 Benachrichtigung von Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen außer am BÜ PN 40

(...)

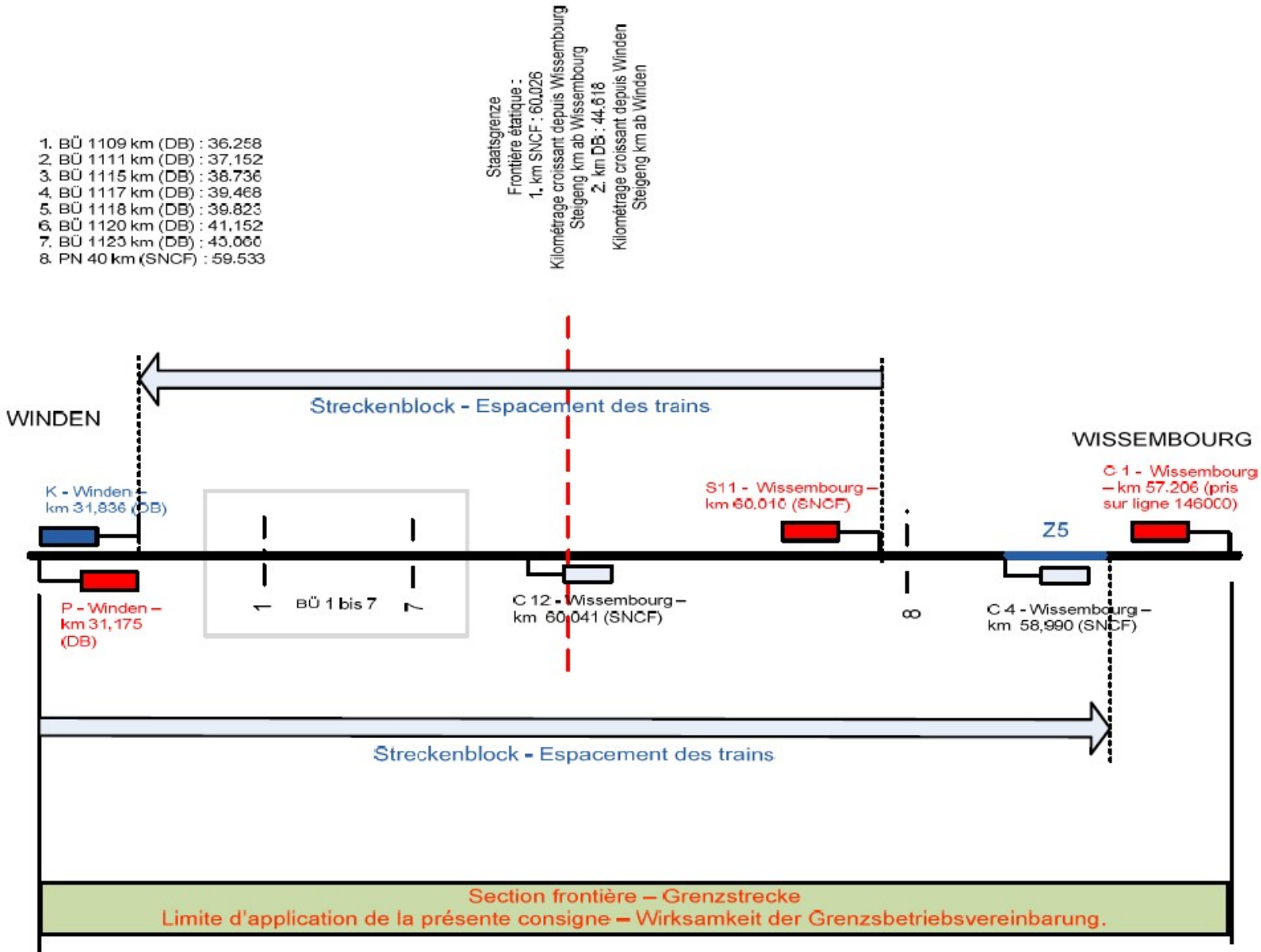
9.5 Arbeiten an Bahnübergängen der DB

(...)

Diffusable SNCF RESEAU

Diffusable SNCF RESEAU

Anlage / Annexe 1 Plan der Grenzstrecke Wissembourg – Winden
Plan de la section frontiére Wissembourg Winden



Diffus

Anlage /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 .....

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 ..... 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.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 | ☐ 7.20 darf vorbeifahren am EOA Est autorisé à franchir un EOA ..... 7.21 Signal, Zugmeldestelle Signal, localisation .....

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

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 .....

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 ..... und et x.43 Zugmeldestelle Localisation .....

x44 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.

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) sérre(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 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

Diffusable SNCF RESEAU

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

☐ darf aus dem / 22.10 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"

☐ fährt auf dem Gegengleis von / 23.10 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 [oder] ☐ 24.12 schiebt nach / pousse en direction von / de ..... in Richtung

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 / doit sélectionner ETCS-Level ..... wählen / 28.11 ETCS-Level

☐ 28.20 muss / doit sélectionner ETCS-Betriebsart ..... 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 .....

(

Bleibt frei

Diffusable SNCF RESEA