1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsamen Regelung haben:

DB InfraGO AG
Regionalbereich Südwest
Betrieb Netz Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4
66111 Saarbrücken

und

Société Nationale des Chemins de Fer français
Direction de la Circulation Ferroviaire
EIC Lorraine
14, Viaduct JF Kennedy
F-54052 Nancy Cedex

2 Gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke

Siehe folgende Seiten

Direction de la Circulation Ferroviaire
EIC Lorraine
14, Viaduc JF Kennedy
F-54052 Nancy Cedex

DB InfraGO AG
Regionalbereich Südwest
Betrieb Netz Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4
D-66111 Saarbrücken

GEMEINSAME REGELUNG DER ÖRTLICHEN BESONDERHEITEN AUF DER GRENZSTRECKE

Forbach – Saarbrücken

Auszug für Eisenbahnverkehrsunternehmen

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

Forbach – Saarbrücken

Gültig ab 14.12.2025

Applicable à partir du 14/12/2025

Geschäftsführende Stellen
Services dirigeants responsables

DB InfraGO AG Region Südwest Betrieb Netz Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4-12 D-66111 Saarbrücken	(abgekürzt DB InfraGO) (abréviation DB InfraGO)

Société Nationale des Chemins de Fer français Réseau (SNCF R)
Direction Zone de Production Nord Est Normandie (DZP NEN)
EIC Lorraine Champagne Ardenne (EIC LORCA)
14, Viaduc JF Kennedy
F-54052 Nancy Cedex

Verteiler Deutschland: **Distribution allemande**	**Verteiler Frankreich:** **Distribution française**
Zentrale Eisenbahnbetriebsverfahren **Region Südwest** Eisenbahnbetriebsleiter Fahrplan/Kundenmanagement Koordination Betrieb/Bau BZ Karlsruhe **Netz Saarbrücken** Betrieb Anlangen- und Instandhaltungsmanagement **DB Energie** Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im grenzüberschreitenden Verkehr mit der SNCF **Eisenbahn-Bundesamt** (EBA) **EVU**, die die Strecke befahren	**Etablissement public de sécurité ferroviaire** EPSF **SNCF Réseau** DSSR, DZP, BTE, PIPR **Direction sécurité** CORINT **EIC LORCA** Pôle Sécurité COGC (2 ex) BHR UOC Nord Gare de Forbach (Poste 2, Poste 3, Dirigeant Circulation) **Infrapôle Lorraine** Pôle QS **INFRALOG Lorraine** CSS Pagny-sur-Moselle)

Redaktioneller Hinweis:
Es handelt es sich um einen Auszug aus der Gemeinsamen Regelung der örtlichen Besonderheiten. Textpassagen, welche im Dokument mit (…) gekennzeichnet sind, haben für Eisenbahnverkehrsunternehmen inhaltlich keine Bedeutung.

Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Eingearbeitet (Nz.)

Rectificatifs

N°	Date

DB InfraGO AG
Region Südwest
Betrieb Netz
Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4-12
D-66111 Saarbrücken

Saarbrücken, den

Gez,

Gez.

Société Nationale des
Chemins de Fer Français (SNCF)

Direction de la Zone de Production
Nord-Est Normandie
21, Rue d'Alsace
F-75010 Paris

Paris, le 19.09.2023

Gez

Gez

EIC LORCA
14, Viaduc JF Kennedy
F-54052 Nancy Cedex

Nancy, le

gez.

gez.

Inhaltsverzeichnis / Sommaire

1. ALLGEMEINES 5
1.1. Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung 5
1.2. Inhalt 5
1.3. Sprachregelung 5
1.4. Änderung von Regelungen 6
2. BETRIEBLICHE GRUNDSÄTZE UND EINRICHTUNGEN AUF DER GRENZSTRECKE FORBACH – SAARBRÜCKEN HBF 7
2.1. Definition der Grenzstrecke 7
2.2. Betriebsführung auf der Grenzstrecke 7
2.3. Umschaltung der Zugsicherungssysteme 7
2.4. Kommunikationseinrichtungen 8
2.5. Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke 9
2.6. Elektrischer Zugbetrieb 10
2.7. Änderung der ständigen Signalisierung 10
2.8. Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten 10
2.8.1. Langsamfahrstellen 11
2.9. Änderung von technischen Einrichtungen 11
3. TRASSENMANAGEMENT 11
3.1 Grundsätze 11
3.2 Trassenanmeldung 12
3.3 Änderung und Streichung von Trassen 12
3.4 Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke 12
4. REGELUNGEN FÜR DIE ZÜGE 14
4.1 Beschreibung der Grenzstrecke 14
4.2 Anzuwendende Regelungen bezüglich Zugbildung, Bremsen und Schlusssignale an Zügen 14
4.3 Geschwindigkeiten 14
4.4 Einstellen von Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit 15
4.5 Beförderung gefährlicher Güter 15
4.6 Ausfall von Zügen 15
4.7 Fahrten, bei denen das zuverlässige Funktionieren der Gleisfreimeldeanlagen nicht sichergestellt ist 15
5. FAHRDIENST AUF DEN BETRIEBSSTELLEN 16
5.1 Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern 16
5.2 Durchführung der Zugmeldungen 16
5.3 Befehle, Instruction Nationale (IN) 16
5.4 Gefährliche Ereignisse 16
5.5 Hilfeleistung, Zurücksetzen eines Zuges 18
5.6 Gleissperrung 19
5.7 Sperrfahrten 19

5.8 Fahren auf dem Gegengleis 19
5.9 Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz 19
5.10 Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke 20
5.10.4 Fahrten mit gesenktem Stromabnehmer auf der Grenzstrecke und in den anschließenden Bahnhofsbereichen 20
5.10.6 Störungen an Eurobalisen 20
6. AUßERGEWÖHNLICHE TRANSPORTE (AT) 21
6.1 Grundsätze 21
6.3 Einstellungsgenehmigung für aT 21
7. RANGIEREN 23
7.1 Grundsätze 23
8. INSTANDHALTUNG UND ENTSTÖRUNG DER FESTEN ANLAGEN UND ARBEITEN AN DIESEN ANLAGEN 24
8.1 Grundsätze 24
8.6 Zugfahrten auf der Grenzstrecke bei ausgeschalteter Oberleitung 24
ANLAGE 1 ÜBERSICHTPLAN ÜBER DIE GRENZSTRECKE 25
ANLAGE 2 PLAN DER KVB / PZB-BALISEN 27
ANLAGE 3A BEFEHL DER DB (DEUTSCH/FRANZÖSISCH) SIEHE FOLGENDE SEITEN 29
ANLAGE 3B BULLETINS (ZWEISPRACHIG) DER SNCF 33
ANLAGE 4 36
ANLAGE 5 37
ANLAGE 6 37

1. Allgemeines

1.1. Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die Ausgabe vom 04.09.2023, gültig seit 25.09.2023. Sie tritt am 14.12.2025 in Kraft.

1.2. Inhalt

(1) Die Sicherheit für Personen und den Eisenbahnverkehr wird gewährleistet:

- durch die SNCF Réseau für den französischen Teil der Grenzstrecke, der in km 51,363 (SNCF) bzw. km 5,483 (DB InfraGO) endet.

Es ist grundsätzlich das französische Regelwerk anzuwenden.

- durch DB InfraGO für den deutschen Teil der Grenzstrecke, der in km 5,483 (DB InfraGO) bzw. km 51,363 (SNCF) endet.

Es ist grundsätzlich das deutsche Regelwerk anzuwenden.

Die besonderen Regeln für die Durchführung des Betriebs auf der Grenzstrecke und die ggf. vorhandenen Ausnahmen von den Vorschriften der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) sind in dieser Regelung enthalten.

(2) Die gemeinsame Regelung bestimmt die örtlichen Besonderheiten auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Forbach und Saarbrücken Hbf.

(3) Soweit in dieser gemeinsamen Regelung keine besonderen Regelungen getroffen sind, sind durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zugangsbedingungen der DB InfraGO AG und die Zugangsbedingungen für das französische Eisenbahnnetz zu beachten. Die Triebfahrzeuge müssen über die Ausrüstungen verfügen, die den technischen Einrichtungen auf der Grenzstrecke entsprechen.

1.3. Sprachregelung

(1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) verkehren auf administrativer Ebene in der jeweils eigenen Sprache. Es ist jedoch möglich, die Sprache des Nachbar-EIU zu verwenden.

(2) Alle den Zugverkehr betreffenden Meldungen und Gespräche zwischen den Fahrdienstleitern (Fdl) Forbach und Saarbrücken Hbf werden in deutscher Sprache geführt. Die Fdl Forbach Poste 2 und 3 müssen deutsch sprechen und die entsprechenden „Dépêches“ in Deutsch im „Carnet d’enregistrement des dépêches“ nachweisen.

(3) Die Zugpersonale müssen der fremden Sprache so weit mächtig sein, dass sie in der Lage sind, sich im notwendigen Umfang ihrer Tätigkeiten mit den Personalen des EIU verständigen zu

können.
Im Bahnhof Forbach wird Französisch gesprochen. Die Zugpersonale der Züge (von oder nach Deutschland), die in Forbach enden oder beginnen, dürfen die deutsche Sprache anwenden.

(4) Gespräche zwischen dem Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) Nancy und der Betriebszentrale (BZ) Karlsruhe bzw. Servicecenter Fahrplan werden auf Deutsch oder Französisch abgewickelt. DB InfraGO und SNCF Réseau sollen sicherstellen, dass in ihrer jeweiligen Leitstelle mindestens ein kompetenter Mitarbeiter zweisprachig ist. Sofern kein zweisprachiger Mitarbeiter zur Verfügung steht, sind die notwendigen Absprachen in deutscher Sprache über die Grenzbahnhöfe (Bezirksleiter, Fdl…) abzuwickeln.

(5) Die Kenntnis der jeweils anderen Sprache ist durch die verantwortlichen Leiter nachweislich in regelmäßigen Abständen im Rahmen der üblichen Überwachung zu prüfen.

(6) Bei Gesprächen zwischen Tf und Fdl ist die internationale Buchstabiertafel/“NATO-Alphabet“ (DB-Richtlinie 481.0205A02) zu verwenden. Zahlen sind als eine Folge der einzelnen Ziffern auszusprechen. Auf Abkürzungen wird verzichtet.

1.4. Änderung von Regelungen

(1) Diese gemeinsame Regelung wird von DB InfraGO und SNCF Réseau herausgegeben. Jede Änderung muss im Voraus zwischen DB InfraGO und SNCF Réseau schriftlich abgestimmt und im Nachweis der Bekanntgaben eingetragen werden.

(2) Jede Änderung anderer Bestimmungen, die Auswirkung auf den Betrieb dieser Grenzstrecke hat, ist schriftlich an folgende Adressen mitzuteilen:

<table>
<tr><td rowspan="2">DB InfraGO AG
Region Südwest
Betrieb Netz Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4
D-66111 Saarbrücken</td><td>SNCF Réseau
Zone de Production Nord Est Normandie
Etablissement Infra Circulation Lorraine
Champagne Ardenne
14, Viaduc JF Kennedy
F-54052 Nancy Cedex</td></tr>
<tr><td>Direction de la Zone de Production NEN
21, rue d’Alsace
F-75010 PARIS</td></tr>
</table>

(3) Jede Änderung, die Einfluss auf den Zugverkehr auf dieser Grenzstrecke hat, ist im Voraus den auf der Grenzstrecke verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen mitzuteilen.

2. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Forbach – Saarbrücken Hbf

2.1. Definition der Grenzstrecke

(1) Die Grenze der Infrastrukturbetreiber, die der Staatsgrenze entspricht, befindet sich in km 51,363 (SNCF Réseau) bzw. km 5,483 (DB InfraGO). Sie ist gekennzeichnet:

- in Richtung Frankreich durch eine Tafel „Réseau Ferré de France“ am Regel- und Gegengleis,

- in Richtung Deutschland durch eine Tafel „DB“ am Regel- und Gegengleis.

(2) Die Grenzstrecke Forbach – Saarbrücken Hbf erstreckt sich:

- Gleis 1 (Richtung Forbach – Saarbrücken Hbf): von km 51,363 (SNCF Réseau)/km 5,483 (DB) bis Einfahrsignal 20 I Saarbrücken Hbf in km 2,829.

- Gleis 2 (Richtung Saarbrücken Hbf – Forbach): von km 2,829 bis Einfahrsignal C 302 des Bahnhofs Forbach in km 48,831 (SNCF Réseau).

(3) Ein Lageplan der Grenzstrecke Forbach – Saarbrücken Hbf ist als Anlage 1 beigefügt.

2.2. Betriebsführung auf der Grenzstrecke

(1) Die Grenzstrecke Forbach – Saarbrücken Hbf ist zweigleisig; es wird in der Regel rechts gefahren.

(2) Der Bahnhöfe Forbach und Saarbrücken Hbf sind durchgehend mit Fdl besetzt. Der für die Grenzstrecke zuständige Fdl in Forbach ist der Fdl Poste 3.
Der für Saarbrücken Hbf zuständige Fdl hat seinen Sitz in der BZ Karlsruhe.

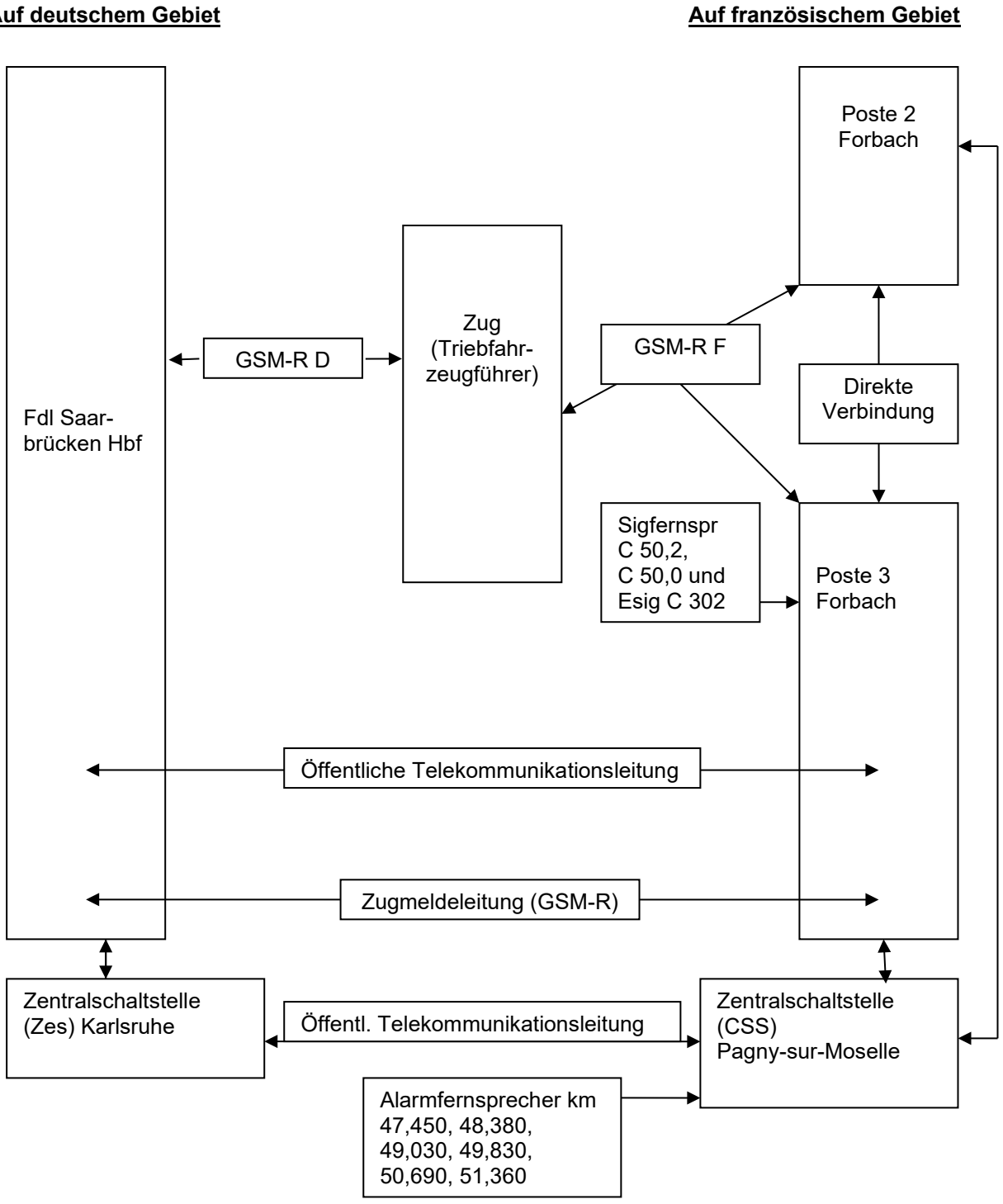
2.3. Umschaltung der Zugsicherungssysteme

Die Grenzstrecke verfügt über eine Systemumschaltung PZB/KVB (Contrôle de vitesse par balises). Die Umschaltpunkte sind in Anlage 2 dargestellt.

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

2.4. Kommunikationseinrichtungen

(1) Auf der Grenzstrecke sind folgende Telekommunikationseinrichtungen vorhanden:



(2) Die Triebfahrzeugführer werden durch Tafeln am Gleis auf das jeweilige Netz GSM-R D oder GSM-R F und die Kanalnummer für GSM-R F hingewiesen:

Standort der Tafel GSM-R F, Canal 4 am Gleis Saarbrücken – Forbach in km 51,337
Standort der Tafel GSM-R D am Gleis Forbach – Saarbrücken in km 4,725.

(3) Alle Gespräche zwischen den Fdl und den Tf über GSM-R werden aufgezeichnet.
Wenn notwendig (z.B. Unfälle, Störungen) und auf Anfrage stellt das jeweilige EIU die Aufzeichnungen sicher und übergibt sie so schnell wie möglich dem Nachbar-EIU.

Die GSM-R-Netze sind miteinander verknüpft, so dass ein in GSM-R D ausgelöster Notruf auch in GSM-R F empfangen wird und umgekehrt.

Eine Notrufverbindung ist ausschließlich für die Übermittlung einer Notdurchsage zu verwenden. Weitere Gespräche sind über Einzelverbindungen zu führen.

Eine grenzüberschreitende Notrufverbindung, die in GSM-R F ausgelöst wurde, kann nur vom Fdl Forbach Poste 3 beendet werden.

Zur Überprüfung

- der Funktionsfähigkeit der Notrufübertragung und
- dass alle Fdl in Forbach Poste 3 und Saarbrücken Hbf, die einen Nothaltauftrag abgeben dürfen, dies beherrschen

muss jeder Fdl mindestens einmal jährlich unter Aufsicht der verantwortlichen Führungskraft eine Probedurchsage durchführen.

Die Probedurchsage kann ohne vorherige Ankündigung ausgelöst werden.
Diese wird durch den Notruf-Signalton mit einer Länge von ca. 5 Sekunden eingeleitet.

Anschließend wird die Durchsage mit folgendem Wortlaut durchgeführt:

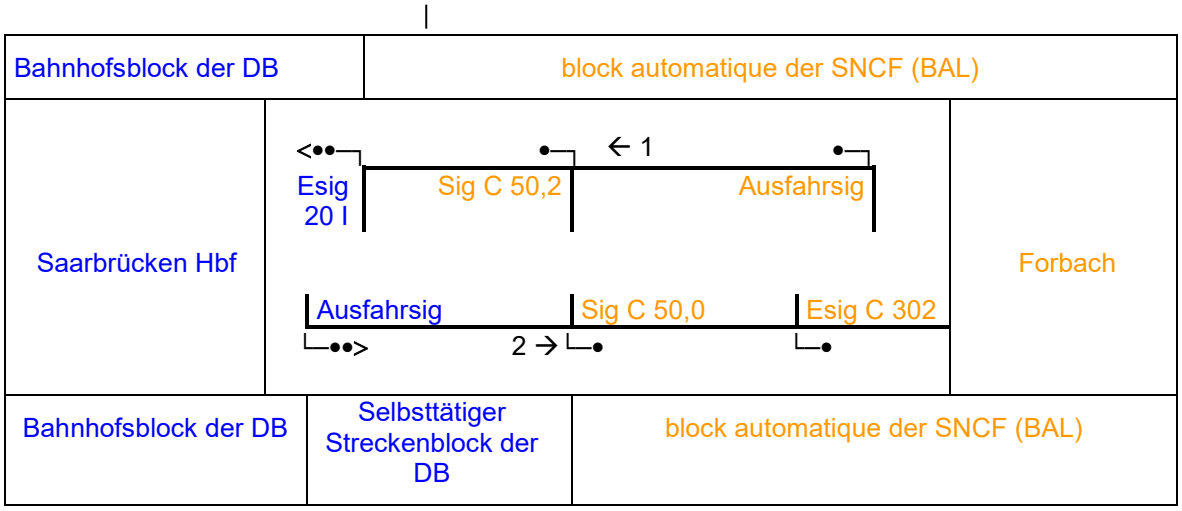
„Achtung Probedurchsage! Hier Fahrdienstleiter …, Triebfahrzeugführer .... (Zugnummer) und Fahrdienstleiter … (Bezeichnung des Nachbar-Fdl) bitte Empfang der Durchsage bestätigen.“

[Traduction pour information : « Attention - essai d'appel. Ici AC de …, conducteur train … (numéro) et AC … (nom de l'AC voisin) confirmez la réception de cet appel, s. v. p. »]

Durch die Fdl sind bei Empfang eines solchen Proberufs keine Maßnahmen zu treffen.

2.5. Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke

(1) Die Zugfolge zwischen Saarbrücken Hbf und Forbach wird folgendermaßen gesichert:



(…)

2.6. Elektrischer Zugbetrieb

(1) Die Strecke Saarbrücken Hbf – Forbach wird elektrisch mit einer Oberleitung betrieben.

(2) Die Oberleitung der DB 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.

(3) Die gemeinsame Schutzstrecke für den Wechsel der Stromsysteme ist mit Signalen der DB gekennzeichnet.

(4) Die Trennung der beiden Stromsysteme ist auf deutschem Gebiet durch einen neutralen Abschnitt zwischen den km 5,338 und 5,354 sichergestellt (siehe Anlage 1).

(5) Das Blocksignal 50,2 in km 50,205 kommt in die Haltstellung, wenn die Oberleitungsschaltgruppe zwischen dem neutralen Abschnitt und Saarbrücken Hbf spannungslos wird.

(6) Der Betrieb und die Unterhaltung der Oberleitung auf der Grenzstrecke sind in der besonderen gemeinsamen Vereinbarung zwischen SNCF Réseau und DB InfraGO geregelt (Übereinkommen zwischen der DB und SNCF Réseau für den Betrieb und die Instandhaltung der Oberleitungsanlagen der Grenzstrecke Forbach – Saarbrücken Hbf). Diese ist eigenständig und kann nach den darin enthaltenen Regeln gekündigt und geändert werden.

2.7. 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“)

(…)

2.8. Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten

Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten 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“)

(…)

2.8.1. Langsamfahrstellen

(…)

2.9. Änderung von technischen Einrichtungen

(…)

3. Trassenmanagement

3.1 Grundsätze

Auf der Grenzstrecke werden die Trassen gemäß den in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB InfraGO AG und dem „Document de référence du réseau“ von SNCF Réseau veröffentlichten Bedingungen und Fristen konstruiert und zugeteilt.

Federführendes EIU für die Trassenzuteilung auf der Grenzstrecke Forbach – Saarbrücken ist DB InfraGO.

Die Anfragen, die vor dem zweiten Montag im April eingehen, werden im Rahmen des Netzfahrplans behandelt.
Die Anfragen, die nach dem zweiten Montag im April eingehen, werden im Rahmen der verbleibenden Kapazitäten (Gelegenheitsverkehre) geplant. Jede Anfrage nach einer internationalen Trasse, die auch die Grenzstrecke nutzt, muss sich auf den gesamten Laufweg beziehen.

(…)

Auf der Grenzstrecke wird nach Fahrplanunterlagen von DB InfraGO gefahren.

(…)

3.2 Trassenanmeldung

Bezüglich Trassenanmeldung, Trassenbearbeitung und Vertragsschluss/Trassenzuteilung gelten die jeweils aktuellen Bestimmungen der SNB (Schienennetz-Benutzungsbedingungen) der DB InfraGO AG bzw. des „Document de référence du réseau“ von SNCF Réseau, die im Internet veröffentlicht sind.

Die für eine internationale Trassenanmeldung beteiligten EVU in Frankreich und Deutschland stimmen sich kommerziell und betrieblich ab und melden die Trasse jeweils national bei der DB InfraGO AG und der SNFC Réseau mit folgenden Angaben an:

1. Start- und/ oder Zielbahnhof im jeweiligen Land (grundsätzlich sind dies nicht die Grenzbahnhöfe Saarbrücken Hbf und Forbach),
2. eindeutige Benennung der ab/bis Forbach verantwortlichen zugelassenen Partner-EVU in Frankreich und Deutschland,
3. eindeutige Benennung der zu befahrenden Grenzbahnhöfe Forbach und Saarbrücken Hbf und des Grenzpunkts Stiring-Wendel sowie der Grenzbetriebsstrecke,
4. Für Bestellungen außerhalb des Netzfahrplans: Anmeldung einer internationalen Zugnummer, die auf schriftliche Anfrage bei der DB InfraGO AG, Region Südwest: ta-suedwest@deutschebahn.com zugeteilt wird,
5. eindeutige Angabe der benötigten Haltezeit und des entsprechenden Haltegrundes (z.B. Lokwechsel, Personalwechsel, wagentechnische Untersuchung, usw.) an den Grenzbahnhöfen,
6. gleiche Zugcharakteristik in Frankreich und in Deutschland (Zuglänge, Zuggewicht, Höchstgeschwindigkeit, Traktion/ Baureihe, KV, Genehmigungsnummer/n für außergewöhnliche Transporte, …),
7. gleichlautende Verkehrszeitregelung,
8. erforderlicher Fahrweg im Bf Forbach,
9. Trassenanmeldungen mit außergewöhnlichen Transporten müssen die betrieblich-technischen Bedingungen der SNCF Réseau für die Grenzstrecke enthalten sowie alle Beförderungsnummern der am Gesamtlaufweg beteiligten EIU.

Grenzüberschreitende Trassenanmeldungen werden zwischen DB InfraGO AG und SNCF Réseau abgestimmt und bestätigt.

3.3 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.

(…)

3.4 Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke

Jedes EIU ist für die Erarbeitung der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke zuständig:
auf dem deutschen Abschnitt der Grenzstrecke: VzG (Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten),
auf dem französischen Abschnitt der Grenzstrecke: RT („Renseignements Techniques“).

SNCF Réseau übermittelt DB InfraGO (Region Südwest, Netz Saarbrücken) die für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke notwendigen RT.

4. Regelungen für die Züge

4.1 Beschreibung der Grenzstrecke

Die allgemeinen Merkmale der Ausrüstung der Grenzstrecke sind in folgenden Unterlagen enthalten:

für den französischen Teil der Grenzstrecke: in den „Renseignements Techniques“ (RT) Nr. 1201.

für den deutschen Teil der Grenzstrecke: in den Fahrplanunterlagen (elektronisch oder gedruckt) sowie in den „Angaben für das Streckenbuch der Region Südwest“.

4.2 Anzuwendende Regelungen bezüglich Zugbildung, Bremsen und Schlusssignale an Zügen

Bezüglich Zugbildung und Bremsen sind die nationalen Regelungen der jeweiligen EIU durch die EVU anzuwenden.

Zwischen Forbach und Saarbrücken Hbf (und Gegenrichtung) gelten als Tag- und Nachtzeichen folgende Zugschlusssignale:

- zwei rote Lichter

  oder

- zwei Schlusslaternen (nachts beleuchtet)

Verantwortlich für die Zugschlusssignale ist das jeweilige EVU.

4.3 Geschwindigkeiten

Die zulässigen Geschwindigkeiten auf der Grenzstrecke sind festgelegt:

- im „schéma de signalisation“ (Signalplan) V17.33.172.047-1 des Bf Forbach für den Bereich des französischen Eisenbahnnetzes,
- im „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ (VzG), Strecke 3231, und daraus folgend im Fahrplan für den Bereich des deutschen Eisenbahnnetzes.

4.4 Einstellen von Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit

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

4.5 Beförderung gefährlicher Güter

Der Tf muss dazu in der Lage sein, dem EIU über die Position des oder der Wagen mit Gefahrgut im Zug Auskunft zu geben.

4.6 Ausfall von Zügen

(1) Bei Ausfall von Zügen auf der Grenzstrecke müssen die EVU so früh wie möglich das CO2C LORCA und die BZ Karlsruhe verständigen.

(2) Die BZ Karlsruhe und das CO2C LORCA unterrichten sich gegenseitig so früh wie möglich über den Ausfall von Zügen.

(3) COGC Nancy verständigt den Fdl Forbach. BZ Karlsruhe verständigt den Fdl Saarbrücken Hbf.

(4) Die Fdl Forbach Poste 3 und Saarbrücken Hbf informieren sich gegenseitig so früh wie möglich über den Ausfall von Zügen.

Die Meldungen werden mündlich gegeben.

4.7 Fahrten, bei denen das zuverlässige Funktionieren der Gleisfreimeldeanlagen nicht sichergestellt ist

Auf dem französischen Eisenbahnnetz werden Fahrten, auf die die Gleisfreimeldeanlagen nicht sicher ansprechen, in drei Kategorien eingeteilt, die als A, B und C bezeichnet werden.

Fahrten der Kategorie C sind auf der Grenzstrecke verboten (außer, wenn gegenteilige Regelungen in einer besonderen Anordnung vorgesehen sind).

Die die Kategorien A und B betreffenden Meldungen werden von DB InfraGO nicht abgegeben.

Abhängig von der Kategorie der Fahrt, die im Informationssystem von SNCF Réseau (Oléron...) enthalten ist, wendet der Fdl Forbach Poste 3 die Bestimmungen der Richtlinien DC01556 (S6A n°4) und l'EIC LORCA IN11013 (S6A).an..

5. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

5.1 Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern

(…)

5.2 Durchführung der Zugmeldungen

(…)

5.3 Befehle, Instruction Nationale (IN)

Die Fdl Saarbrücken Hbf und Forbach Poste 3 verfügen über zweisprachige schriftliche Befehle und IN (siehe Anlage 3). Diese werden für die Züge, die die Grenzstrecke befahren, verwendet.
Die zweisprachigen schriftlichen Befehle und IN können über GSM-R oder telefonisch übermittelt oder ausgehändigt werden.

5.4 Gefährliche Ereignisse

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

(2) Wenn Zugfahrten gefährdet sind, müssen Triebfahrzeugführer, die Fdl Saarbrücken Hbf und Forbach Poste 3 Nothaltauftrag mit den zur Verfügung stehenden Mitteln (GSM-R, Telefon,…) 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 Saarbrücken Hbf und Forbach sofort anhalten!
Ich wiederhole:
Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen Saarbrücken Hbf und Forbach sofort anhalten!
Hier Fahrdienstleiter Forbach / Saarbrücken Hbf / Triebfahrzeugführer < Zug-Nr.>.“

(Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Saarbrücken Hbf et Forbach.
Je répète : Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Saarbrücken Hbf et Forbach.
Ici AC de Forbach / Saarbrücken Hbf / conducteur < train numéro>)

Nach Abgabe des Nothaltauftrages gilt:
a) Der Nothaltauftrag ist, soweit erforderlich, nach der Durchsage zu begründen und anschließend die Notrufverbindung zu beenden. Erst danach dürfen ergänzende Meldungen entgegengenommen werden und Rückfragen gestellt werden.
b) Der Fahrdienstleiter muss den Empfang des Nothaltauftrages dem Abgebenden bestätigen.

Wurde vom Triebfahrzeugführer ein Nothaltauftrag gegeben, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer verständigen, sobald feststeht, dass keine Züge mehr zu erwarten sind.

Abhängig davon, wer den Notruf ausgelöst hat und wo (in GSM-R D oder GSM-R F) kann die Notrufverbindung wie folgt beendet werden:

- Wenn der Fdl Forbach Poste 3 den Notruf ausgelöst hat, können nur er oder der Disponent (régulateur) COGC Nancy die Notrufverbindung beenden.
- Wenn ein Tf in GSM-R F den Notruf ausgelöst hat, kann nur der Disponent (régulateur) COGC Nancy die Notrufverbindung beenden.
- Wenn der Fdl Saarbrücken Hbf den Notruf ausgelöst hat, kann nur er die Notrufverbindung beenden.
- Wenn ein Tf in GSM-R D den Notruf ausgelöst hat, kann nur der Fdl Saarbrücken Hbf die Notrufverbindung beenden.

(…)

5.5 Hilfeleistung, Zurücksetzen eines Zuges

(1) Grundsatz

1.1. Hilfe wird vom Tf über Fernsprecher, Zugfunk, durch Boten oder andere geeignete Mittel bei dem Fdl angefordert, in dessen Zuständigkeitsbereich er sich befindet. Dabei sind die Regelungen desjenigen EIU anzuwenden, in dessen Bereich sich die Spitze des Zuges befindet. Der Tf darf nun ohne die Zustimmung des Fdl Saarbrücken Hbf oder Forbach Poste 3 nicht mehr weiterfahren oder den Zug schieben lassen. Dies gilt auch, wenn der vordere Zugteil zum nächsten Bahnhof weiterfahren soll.

1.2. Die betroffenen Fdl vereinbaren nach Eingang der Anforderung einer Hilfeleistung eine Gleissperrung gemäß Abschnitt 5.6, die erst nach Beendigung der Hilfeleistung aufgehoben wird.

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

(2) Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft

Soll ein Zug zurücksetzen, ist die Zustimmung des Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erforderlich. Die Zustimmung darf nur erteilt werden, wenn das Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges mit einem Mitarbeiter im Bahnbetrieb besetzt ist. Zwischen diesem und dem Tf muss eine Verständigung möglich sein.

Der Fdl Forbach Poste 3 erteilt die Zustimmung zum Zurücksetzen nach Forbach mit schriftlichem zweisprachigem SNCF-Befehl (Anlagen 4 und 5) und gem. Richtlinie „Contre voie: section de ligne Forbach P3 à Sarrebruck Hbf“.

Der Fdl Saarbrücken Hbf erteilt die Zustimmung zum Zurücksetzen nach Saarbrücken Hbf mit Befehl 95.95 (Anlage 3a).

(…)

(3) Andere Fälle (Zuführen der Hilfeleistung im gesperrten Gleis)

Es sind die Regelungen gem. Abschnitt 5.7 (Sperrfahrten) anzuwenden.

5.6 Gleissperrung

(…)

5.7 Sperrfahrten

(…)

5.8 Fahren auf dem Gegengleis

(1) Züge der Richtung Forbach-Sarrebrücken Hbf befahren planmaßig Gleis 1 (Regelgleis)

Züge der Richtung Sarrebrücken Hbf – Forbach befahren planmaßig Gleis 2 (Regelgleis)

(2) Wenn von dieser Fahrordnung abgewichen werden muss, befahren die Züge das Gegengleis gemäß der Regelungen der DB für das Befahren des Gegengleises in Verbindung mit den Regelungen der SNCF für das Befahren des Gegengleises („régime contre-voie“).
Die Fahrten werden entweder durch den Fdl Forbach Poste 3 mit zweisprachigem schriftlichem Befehl „mouvement à contre-voie“ (Anlagen 4-6) oder durch den Fdl Saarbrücken Hbf mit zweisprachigem Befehl der DB (Anlage 3a) zugelassen.
Der Fdl, der Fahrten in das Gegengleis zulässt, muss sich vorher beim Nachbar-Fdl über eventuell bestehende Einschränkungen (Langsamfahrstelle, ausgeschaltete Oberleitung, Schwungfahrabschnitt…) in diesem Gleis erkundigen.

(…)

5.9 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 oder BZ). Wenn die Leitstelle davon Kenntnis erhält, verständigt sie die Leitstelle des benachbarten EIU. Jedes EIU trifft die für das jeweilige Netz vorgesehenen Maßnahmen.

5.10 Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke

(…)

5.10.4 Fahrten mit gesenktem Stromabnehmer auf der Grenzstrecke und in den anschließenden Bahnhofsbereichen

In geplanten Fällen

Wenn die Aufstellung von nicht ortsfesten Signalen, die das Senken der Stromabnehmer vorschreiben, vorgesehen ist, werden die Tf durch entsprechende Einträge in der La/ARTIC unterrichtet.

(…)

5.10.6 Störungen an Eurobalisen

Die Störung an einer Balise ist durch den Tf an den zuständigen Fdl zu melden. Dieser informiert den entsprechenden Instandhaltungsdienst.

6. Außergewöhnliche Transporte (aT)

6.1 Grundsätze

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

- ein „Avis de Transport Exceptionnel“ (ATE), herausgegeben vom Bureau des Transports Exceptionnels (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) von DB InfraGO RB 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 Réseau eine „Autorisation d’Incorporation d’un Transport Exceptionnel” (Einstellungsgenehmigung für einen außergewöhnlichen Transport) vorliegt.

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

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

(3) Die Einstellungsgenehmigung der SNCF Réseau wird gegeben:

- für die Fahrtrichtung Frankreich – Deutschland: durch eine Dépêche an die zuständige Stelle des EVU, ggf. über das vorgelagerte COGC.

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

6.2 Zweisprachiger Vordruck

(…)

6.3 Einstellungsgenehmigung für aT

Eine Anfrage kann nur gestellt werden, wenn sie während der Besetzungszeiten des Fpl-Büros in Karlsruhe bearbeitet werden kann. Die Besetzungszeiten sind:

Montags bis freitags außer Feiertage: 7:30 -16:00 Uhr

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

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

(…)

7. Rangieren

7.1 Grundsätze

(1) In den Bahnhöfen Saarbrücken Hbf und Forbach wird nach den nationalen Regeln rangiert.

(2) Ohne Zustimmung des jeweils benachbarten Fdl darf rangiert werden:
- Im Bf Forbach innerhalb der Bahnhofsgrenzen
- Im Bf Saarbrücken Hbf im Einfahrgleis aus Richtung Forbach bis zur Einfahrweiche 626 in km 2,512, im Ausfahrgleis Richtung Forbach bis km 2,829 (Ls 20^{II}).

(3) Die Triebfahrzeuge werden vom EVU-Personal gekuppelt und entkuppelt. In anderen Fällen (Arbeitszüge …) wird grundsätzlich von den jeweiligen Mitarbeitern gekuppelt und entkuppelt.

(4) Für das Anbringen von Sperren und Merkhinweisen gelten die Regelungen des jeweiligen EIU.

(…)

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

8.1 Grundsätze

(…)

8.6 Zugfahrten auf der Grenzstrecke bei ausgeschalteter Oberleitung

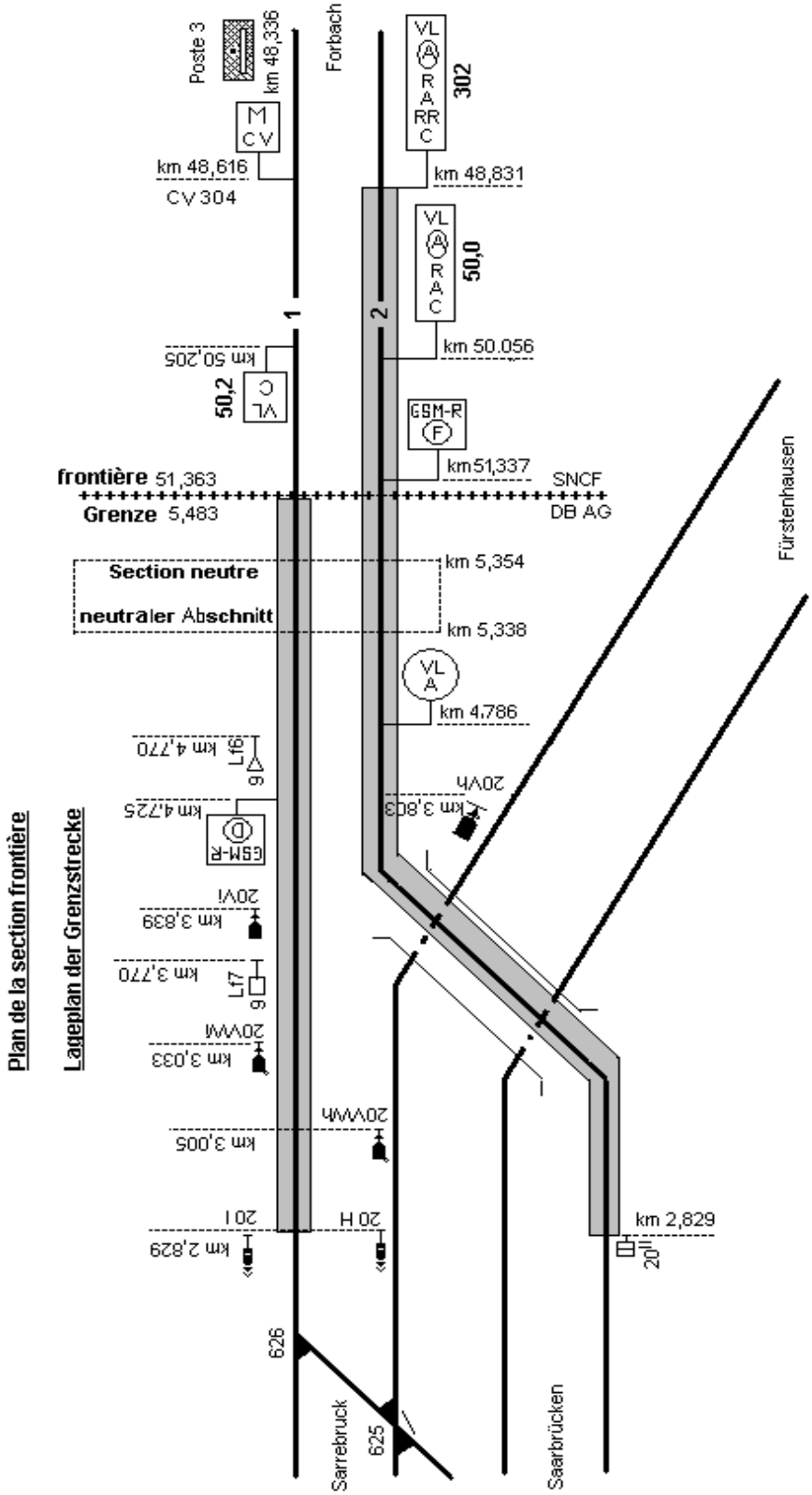
Zugfahrten auf der Grenzstrecke bei ausgeschalteter Oberleitung dürfen nur durchgeführt werden, wenn sichergestellt ist, dass keine Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer mitgeführt werden.

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

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

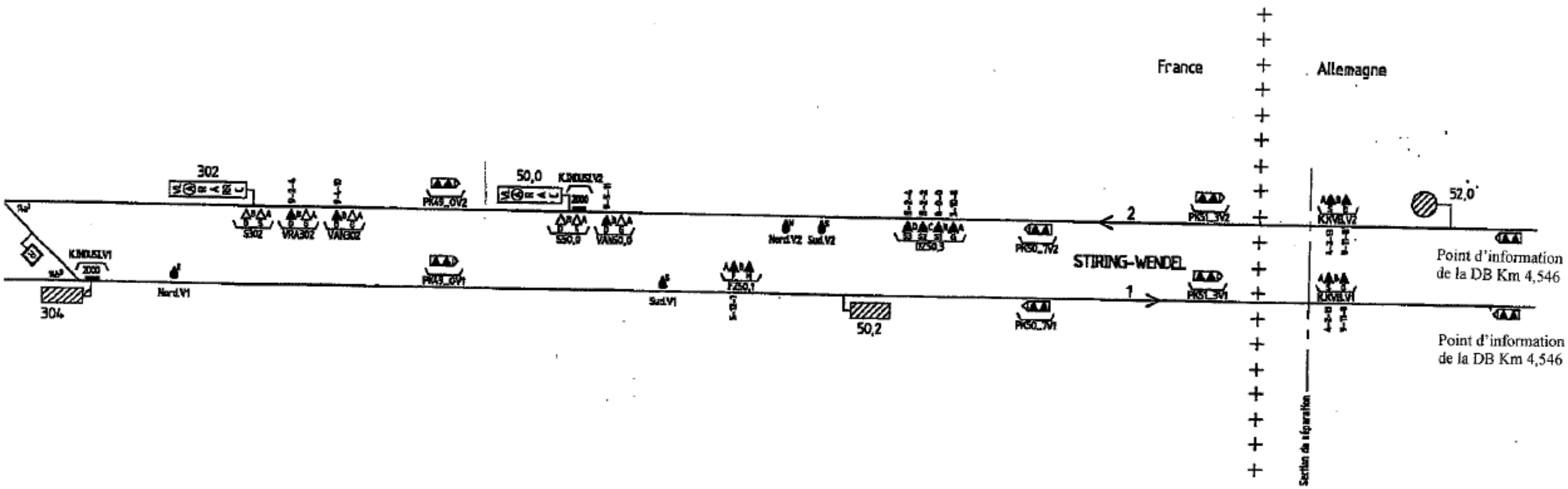
(…)

Anlage 1 Übersichtplan über die Grenzstrecke



La section frontière correspond à la zone grisée.
Die Grenzstrecke ist grau hinterlegt.

Anlage 2 Plan der KVB / PZB-Balisen



Anlage 3a Befehl der DB (deutsch/französisch) siehe folgende Seiten

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 — 4.11 **eindeutige Kennung** Identification unique — **wird widerrufen** est annulée

5 ☐ Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung Obligation de circuler à vitesse limitée

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

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

☐ x.95 **Zusätzliche** Instructions complémentaires **Anweisungen**

x.96 *[Freitext texte libre]*

6 ☐ Fahren auf Sicht Marcher à vue

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

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

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

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

☐ x.95 ***Zusätzliche*** Instructions complémentaires ***Anweisungen***

x.96 *[Freitext texte libre]*

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

☐ 7.10 **darf in SR starten** Est autorisé à circuler en SR

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

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

8 ☐ BÜ sichern Sécurisation d´un PN

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

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

und et 8.54.1 km — **und** et 8.55.1 km — **und** et 8.56.1 km — **und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist** est autorisé à poursuivre la marche lorsque le/s PN est / sont sécurisé/s

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

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

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.
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	HeiBläuferortungsanlage / 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 LG-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 ..... 22.11 Bf Gare / 22.12 Bft Secteur de circulation ausfahren

23 Fahren auf dem Gegengleis Circuler sur le "Gegengleis"

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

24 Zurückkehrende Fahrten Retour en arrière

24.11 fährt circule [oder] 24.12 schiebt nach pousse en direction ..... von de 24.13 Zugmeldestelle Localisation ..... in Richtung

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

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

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

25 //

26 //

27 //

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

28.10 muss ETCS-Level doit sélectionner ..... 28.11 ETCS-Level wählen

28.20 muss ETCS-Betriebsart doit sélectionner ..... 28.21 ETCS-Betriebsart Mode wählen

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

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

29.20 //

29.30 //

30 //

31 //

32 //

33 //

34 //

95 Zusätzliche Anweisungen Instructions complémentaires

95.10 //

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

95.30 //

95.40 //

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

95.95 muss folgende Anweisungen beachten doit respecter les instructions suivantes

95.96 *[Freitext texte libre]*

V Name Tf Nom du conducteur

B Datum Date

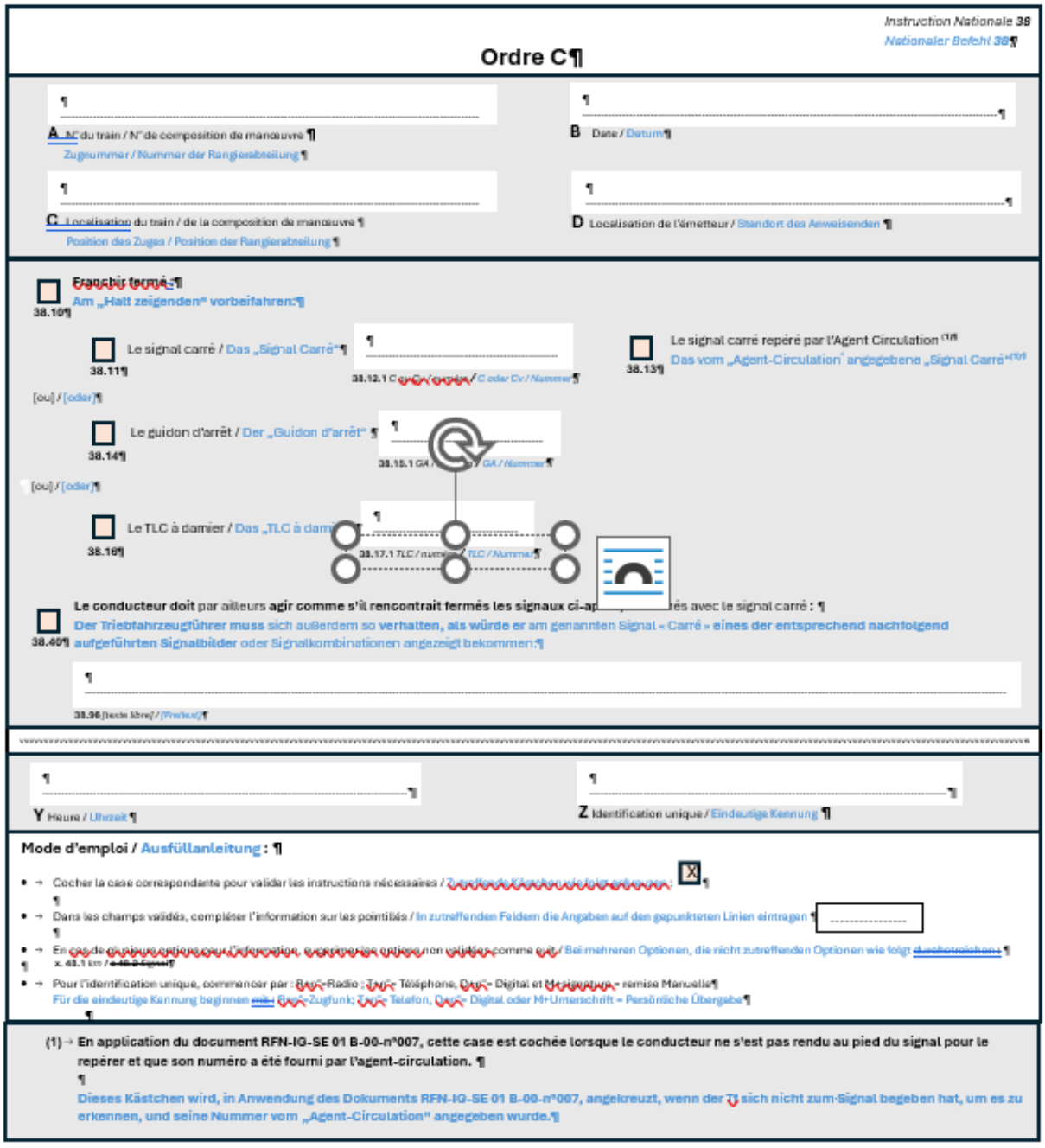
Y Uhrzeit Heure

W Name Anweisender Nom de l´émetteur

Z Eindeutige Kennung Identification unique

Anlage 3b IN (zweisprachig) der SNCF

IN (Befehl) C SNCF



Instruction Nationale 38
Nationaler Befehl 38

Ordre C

A N° du train / N° de composition de manœuvre
Zugnummer / Nummer der Rangierabteilung

B Date / Datum

C Localisation du train / de la composition de manœuvre
Position des Zuges / Position der Rangierabteilung

D Localisation de l'émetteur / Standort des Anweisenden

38.10 Franchi (arrêté)
Am „Halt zeigenden" vorbeifahren

38.11 Le signal carré / Das „Signal Carré"

38.12.1 C oder Cv / Nummer

38.13 Le signal carré repéré par l'Agent Circulation (1)
Das vom „Agent-Circulation" angegebene „Signal Carré" (1)

[ou] / [oder]

38.14 Le guidon d'arrêt / Der „Guidon d'arrêt"

38.15.1 GA / Nummer

[ou] / [oder]

38.16 Le TLC à damier / Das „TLC à damier"

38.17.1 TLC / Nummer

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

38.99 [texte libre] / [Freitext]

Y Heure / Uhrzeit

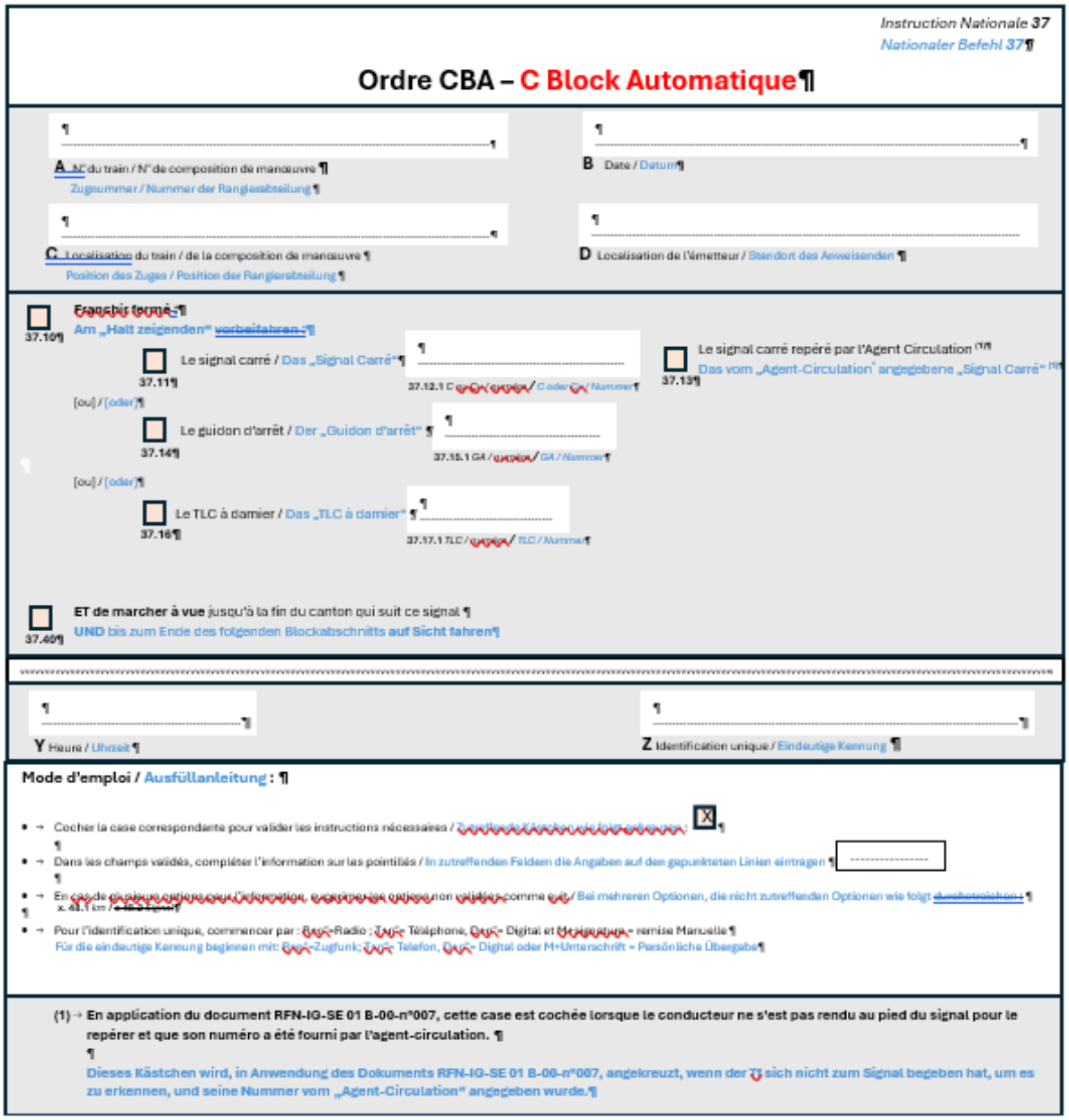
Z Identification unique / Eindeutige Kennung

Mode d'emploi / Ausfüllanleitung :

- → Cocher la case correspondante pour valider les instructions nécessaires / Zum Bestätigen Kästchen wie folgt ankreuzen: X
- → Dans les champs validés, compléter l'information sur les pointillés / In zutreffenden Feldern die Angaben auf den gepunkteten Linien eintragen
- → En cas de plusieurs options pour l'information, exemple : options non validées comme ci-dessous / Bei mehreren Optionen, die nicht zutreffenden Optionen wie folgt durchstreichen :
  x 48.1 km / ~~48.2 Epinal~~
- → Pour l'identification unique, commencer par : Radio = Radio ; Tél = Téléphone, Dig = Digital et Main = remise Manuelle
  Für die eindeutige Kennung beginnen mit: Radio = Zugfunk; Tel = Telefon, Dig = Digital oder M=Unterschrift = Persönliche Übergabe

(1) → En application du document RFN-IG-SE 01 B-00-n°007, cette case est cochée lorsque le conducteur ne s'est pas rendu au pied du signal pour le repérer et que son numéro a été fourni par l'agent-circulation.
Dieses Kästchen wird, in Anwendung des Dokuments RFN-IG-SE 01 B-00-n°007, angekreuzt, wenn der TF sich nicht zum Signal begeben hat, um es zu erkennen, und seine Nummer vom „Agent-Circulation" angegeben wurde.

IN C block automatique SNCF
(Befehl C Selbstblock SNCF)



Instruction Nationale 37
Nationaler Befehl 37

Ordre CBA – C Block Automatique

A N° du train / N° de composition de manœuvre
Zugnummer / Nummer der Rangierabteilung

B Date / Datum

C Localisation du train / de la composition de manœuvre
Position des Zuges / Position der Rangierabteilung

D Localisation de l'émetteur / Standort des Anweisenden

37.10 Franchir fermé
Am „Halt zeigenden" vorbeifahren

37.11 Le signal carré / Das „Signal Carré"

37.12.1 Code CA / Nummer

37.13 Le signal carré repéré par l'Agent Circulation (1)
Das vom „Agent-Circulation" angegebene „Signal Carré" (1)

[ou] / [oder]

37.14 Le guidon d'arrêt / Der „Guidon d'arrêt"

37.15.1 GA / Nummer

[ou] / [oder]

37.16 Le TLC à damier / Das „TLC à damier"

37.17.1 TLC / Nummer

37.40 **ET de marcher à vue** jusqu'à la fin du canton qui suit ce signal
UND bis zum Ende des folgenden Blockabschnitts **auf Sicht fahren**

Y Heure / Uhrzeit

Z Identification unique / Eindeutige Kennung

Mode d'emploi / Ausfüllanleitung :

- → Cocher la case correspondante pour valider les instructions nécessaires / Zutreffende Kästchen ankreuzen: X
- → Dans les champs validés, compléter l'information sur les pointillés / In zutreffenden Feldern die Angaben auf den gepunkteten Linien eintragen
- → En cas de plusieurs options pour l'information, supprimer les options non validées comme suit / Bei mehreren Optionen, die nicht zutreffenden Optionen wie folgt durchstreichen :
  x.48.1 km / ~~x.48.2 Signal~~
- → Pour l'identification unique, commencer par : GSM-R Radio ; TMR Téléphone, DMR Digital et M Signature remise Manuelle
  Für die eindeutige Kennung beginnen mit: GSM-R Zugfunk; TMR Telefon, DMR Digital oder M+Unterschrift = Persönliche Übergabe

(1) → **En application du document RFN-IG-SE 01 B-00-n°007, cette case est cochée lorsque le conducteur ne s'est pas rendu au pied du signal pour le repérer et que son numéro a été fourni par l'agent-circulation.**
Dieses Kästchen wird, in Anwendung des Dokuments RFN-IG-SE 01 B-00-n°007, angekreuzt, wenn der Tf sich nicht zum Signal begeben hat, um es zu erkennen, und seine Nummer vom „Agent-Circulation" angegeben wurde.

Anlage 4

MOUVEMENT A CONTRE-VOIE

Ordre à donner au conducteur d'un train circulant à contre-voie sur voie 2 du FORBACH Poste 3 au Km……

(à découper suivant les pointillés)

……

FORBACH Poste 3

Befahren des Gegengleises von Forbach bis km……..

Mouvement à contre-voie de Forbach jusqu'au Km ……

Befehl an den Triebfahrzeugführer des Zuges Nr. …….

Befahren Sie das Gegengleis im Gleis 2 von FORBACH bis km ……

Ordre est donné au conducteur du train n° ……. de se rendre à contre-voie par voie 2 de Forbach jusqu'au Km ……..

Beachten Sie bei den angegebenen Kilometern folgende Vorschriften:

Le conducteur doit appliquer, aux kilomètres ci-après, les prescriptions suivantes :

Bundesgrenze frontière (Km 51,363/5,483)	**Km 48,372**	**Fahren Sie mit höchstens 30 km/h und auf Sicht von Forbach (km 48,372) bis km …….. und helfen Sie dem liegengebliebenen Zug Nr. …… Ziehen Sie den liegengebliebenen Zug auf dem Regelgleis bis nach Forbach** Circuler en marche à vue sans dépasser la vitesse de 30 Km/h depuis Forbach, de porter secours au train en détresse n°…….. et de le ramener à Forbach
Ende des Befahrens des Gegengleises Fin du parcours à contre-voie	**Km ….. (1)**	**Ende des Befahren des Gegengleises** Fin du parcours à contre-voie

Den …… 20…. um ……. Uhr ……. Min

……..
Unterschrift des Fahrdienstleiters
(Signature de l'agent circulation)

Die Erläuterung zur Ziffer (1) gilt nur für den Fahrdienstleiter und ist für den Triebfahrzeugführer nicht abgedruckt.
Le texte du renvoi (1) ne concerne pas les conducteurs.

……

(à découper suivant les pointillés)

(1) L'agent circulation doit indiquer le PK correspondant à la fin du mouvement effectué à contre-voie dans la colonne de gauche.
Si le mouvement à contre-voie se termine avant la frontière, la mention Bundesgrenze frontière (Km 51,363/5,483) est à rayer.

Anlage 5

MOUVEMENT A CONTRE-VOIE

Ordre à donner au conducteur d'un train circulant à contre-voie sur voie 1 du Km …… à FORBACH Poste 3

(à découper suivant les pointillés)

.....

FORBACH Poste 3

(1)

Befehl an den Triebfahrzeugführer des Zuges Nr. ……. **für die Rückkehr auf dem Gegengleis bis FORBACH** Ordre est donné au conducteur du train n° ……. de revenir à contre-voie jusque Forbach **Beachten Sie bei den angegebenen Kilometern folgende Vorschriften**: Le conducteur doit appliquer, aux kilomètres ci-après, les prescriptions suivantes :

(1)

Befehl an den Triebfahrzeugführer des Zuges Nr. ……. : **Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug Nr. ……. - oder Zugteil - auf Gleis 1 in km …….. und ziehen Sie ihn auf dem Gegengleis bis nach Forbach Poste 3 zurück.** **Sie müssen** **1) auf der Hinfahrt:** **die am Gleis oder an der Oberleitung arbeitenden Mitarbeiter, die Sie antreffen, über die bevorstehende Fahrt im Gegengleis mündlich verständigen.** **2) auf der Fahrt im Gegengleis bei den angegebenen Kilometern die folgenden Vorschriften beachten:** Ordre est donné au conducteur du train n°…… d'aller chercher le train n°….. -la partie de train- en détresse voie 1 au Km ….. et de le -la- ramener à contre-voie jusqu'à Forbach Poste 3. Il doit 1) à l'aller : aviser verbalement du mouvement à contre-voie les agents travaillant sur la voie ou les caténaires qu'il rencontrera 2) sur le parcours effectué à contre-voie, appliquer aux kilomètres ci après, les prescriptions suivantes :

Bundesgrenze (frontière) (Km 51,363/5,483)	**Fahren Sie mit höchstens 30 km/h und auf Sicht von km …….. auf dem Gegengleis bis Forbach** (2) Sur tout le parcours à contre-voie jusqu'à Forbach, marche à vue sans dépasser la vitesse de 30 Km/h

Ende des Befahrens des Gegengleises
Fin du parcours à contre-voie

Km 48,616	**Das Befahren des Gegengleises endet am violetten Carré-Signal 304** Fin du parcours à contre-voie délimité par le Carré violet 304

Den …… 20…. um ……. Uhr ……. Min

Unterschrift deFahrdienstleiters
(Signature de l'agent circulation)

Die Erläuterungen zu den Ziffern (1) und (2) gelten nur für den Fahrdienstleiter und sind für den Triebfahrzeugführer nicht abgedruckt.
Le texte des renvois (1) et (2) ne concerne pas les conducteurs.

……

(à découper suivant le pointillé)

(1) Biffer le cadre inutilisé

(2) L'agent circulation doit indiquer les Pk correspondants au parcours effectué à contre-voie.

Anlage 6

MOUVEMENT A CONTRE-VOIE

Ordre à donner au conducteur d'un train circulant à contre-voie sur voie 2 de FORBACH à SAARBRÜCKEN Hbf

(à découper suivant les pointillés)

……

FORBACH Poste 3
Befahren des Gegengleises von Forbach bis Saarbrücken Hbf
Mouvement à contre-voie de Forbach à Saarbrücken Hbf

Befehl an den Triebfahrzeugführer des Zuges Nr. …….
Befahren Sie das Gegengleis im Gleis 2 von FORBACH bis SAARBRÜCKEN Hbf
Ordre est donné au conducteur du train n° ……. de se rendre à contre-voie par voie 2 de Forbach jusqu'à Saarbrücken Hbf
Beachten Sie bei den angegebenen Kilometern folgende Vorschriften:
Le conducteur doit appliquer, aux kilomètres ci-après, les prescriptions suivantes :

Km 48,372 **- Km 51,363/5,483**	**Fahren Sie mit höchstens 30 km/h und auf Sicht von Forbach bis zur Bundesgrenze (1)** Circuler en marche à vue sans dépasser la vitesse de 30 Km/h de Forbach jusqu'à la frontière (1)
……	……
Bundesgrenze Frontière **(Km 51,363/5,483)**	**Fahren Sie ab der Bundesgrenze im Bereich der DB bis zum Ls 20 II in km 2,829 mit der im Fahrplan des Zuges angegebenen Geschwindigkeit** Circuler à partir de la frontière à la vitesse limite de sa catégorie sur le territoire de la DB jusqu'au signal Ls 20 II km 2,829
……..	……
Km 5,354 **- Km 5,338**	**Schutzstrecke Stromabnehmer senken** Section neutre Baissez pantographe
……	……
Km 3,079	**Beachten Sie den 500 Hz-Gleismagnet** Respecter la balise de contrôle de vitesse 500 Hz
……..	……

Ende des Befahrens des Gegengleises
Fin du parcours à contre-voie

Km 2,829	**Das Fahren auf dem Gegengleis endet am Signal Ls 20 II, beachten Sie die Signalstellung. Einfahrt in den Bf Saarbrücken Hbf mit der im Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit.** Le parcours contre-voie se termine au signal Ls 20 II ; observez l'indication du signal. Entrée en gare de Saarbrücken Hbf à la vitesse limite de la catégorie du train.

Den …… 20… um ……. Uhr ……. Min
Unterschrift des Fahrdienstleiters
(Signature de l'agent circulation)

Die Erläuterung zur Ziffer (1) gilt nur für den Fahrdienstleiter
und ist für den Triebfahrzeugführer nicht abgedruckt
Le texte du renvoi (1) ne concerne pas les conducteurs

……

(à découper suivant le pointillé)

(1) Si l'agent circulation n'a pas l'assurance que le dernier train reçu de Saarbrücken Hbf est complet, il remplace la mention "Bundesgrenze" -frontière- par Saarbrücken Hbf, PK en conséquence et barre le texte autorisant la vitesse de la catégorie du train sur le territoire de la DB et les PK correspondants.