

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Grenzüberschreitende Bahnstrecken mit Frankreich	302.6000 Seite 1

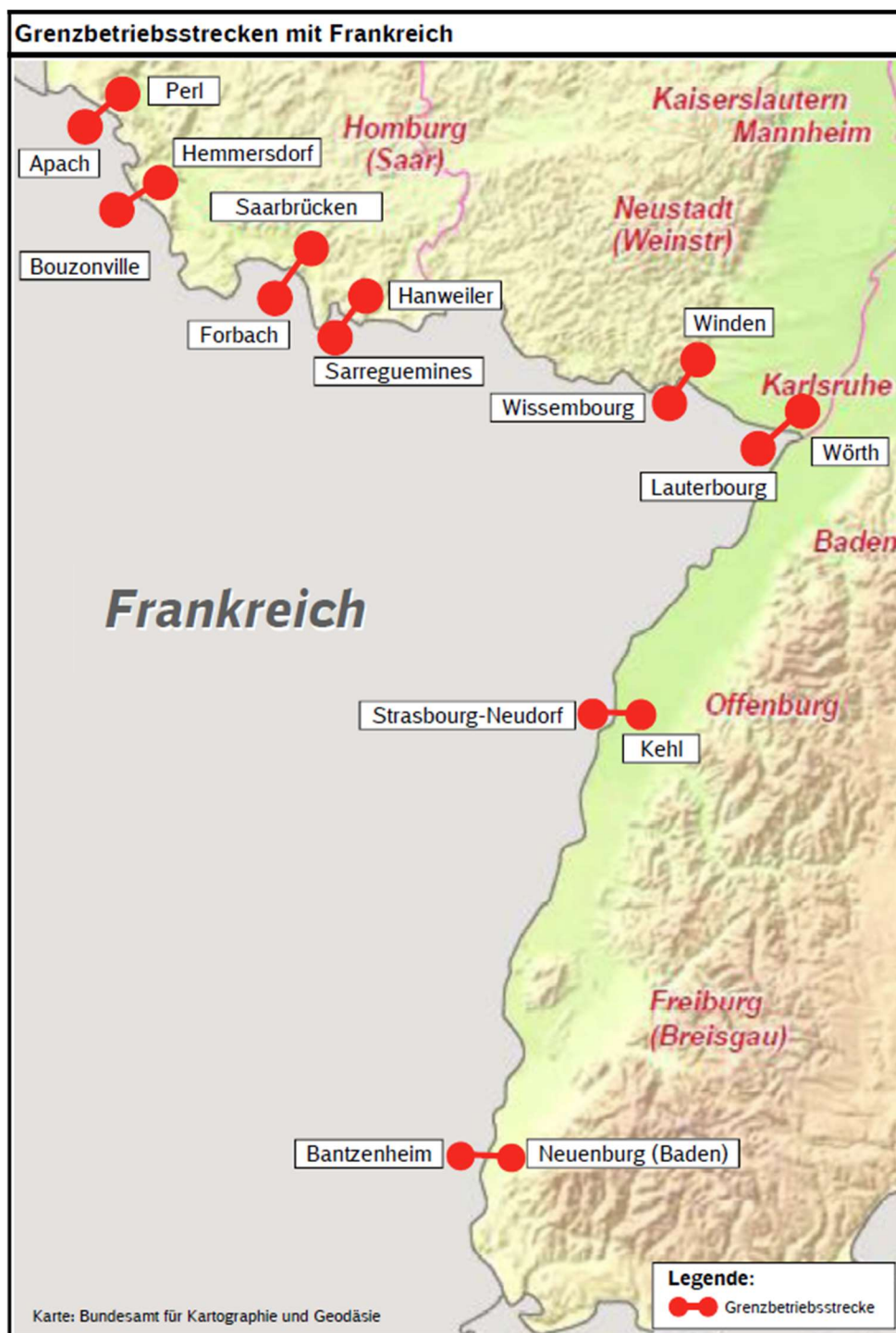
1 Allgemeines

- (1) Zwischen den Schienennetzen von Deutschland und Frankreich gibt es zurzeit **Anzahl** acht grenzüberschreitende Strecken.
- (2) SNCF Réseau auf französischer Seite und die DB InfraGO AG betreiben diese Grenzstrecken

2 Struktur der Zusatzvereinbarungen

- (1) Die Zusatzvereinbarungen zwischen SNCF Réseau und DB InfraGO AG werden abhängig von der Grenzstrecke als **Name**
- Gemeinsame Vereinbarung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke,
 - Gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke, oder
 - Grenzvereinbarung
- bezeichnet.
- (2) Die Zusatzvereinbarungen sind, ausgenommen die der Grenzübergänge
- Kehl - Strasbourg-Neudorf,
 - Wörth (Rhein) - Lauterbourg,
 - Winden - Wissembourg
 - Saarbrücken - Forbach,
- bislang noch nicht im Sinne der TSI getrennt und werden daher als Zusatz 302.600XZ98 veröffentlicht.

3 Geografische Übersicht



4 Übersicht der Zusatzbestimmungen

1	Bantzenheim – Neuenburg (Baden)	
	302.6001Z98	Gemeinsame Vereinbarung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg (Bd)
2	Strasbourg – Neudorf - Kehl	
	302.6002	Gemeinsame Regelungen der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Strasbourg – Neudorf – Kehl
	302.6202Z01	Gemeinsame Regelungen der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Strasbourg – Neudorf – Kehl, Auszug für EVU
3	Lauterbourg – Wörth (Rhein)	
	302.6003	Gemeinsame Vereinbarung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke Wörth (Rhein) - Lauterbourg
	302.6203Z01	Gemeinsame Vereinbarung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke Wörth (Rhein) – Lauterbourg, Auszug für EVU
4	Wissembourg - Winden	
	302.6004	Grenzbetriebsvereinbarung Wissembourg - Winden
	3026204Z01	Grenzbetriebsvereinbarung Wissenbourg – Winden, Auszug für EVU
5	Sarreguemines – Hanweiler-Bad Rülchingen	
	302.6005Z98	Gemeinsame Regelungen der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler-Bad Rülchingen
6	Forbach - Saarbrücken	
	302.6006	Gemeinsame Regelungen der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Forbach - Saarbrücken
	302.6206Z01	Gemeinsame Regelungen der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Forbach – Saarbrücken, Auszug für EVU
7	Bouzonville - Hemmersdorf	
	302.6007Z98	Gemeinsame Regelungen der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Bouzonville - Hemmersdorf
8	Apach - Perl	
	302.6008Z98	Gemeinsame Regelungen der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Apach - Perl



Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Gemeinsame Regelungen der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg	302.6001Z98 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsamen Regelung haben:

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

und

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

2 Gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke

Siehe folgende Seiten



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



DB InfraGO AG
Region Südwest
Netz Freiburg
Bismarckallee 11
D-79098 Freiburg

**GEMEINSAME VEREINBARUNG ÜBER DIE BESONDERHEITEN
AUF DER GRENZSTRECKE**

Bantzenheim – Neuenburg (Bd)

**ZWISCHEN SNCF RÉSEAU – et Infrapôle Rhénan
UND DB INFRAGO AG**

**CONSIGNE COMMUNE TRAITANT DES PARTICULARITES
D'EXPLOITATION DE LA SECTION FRONTIERE**

Bantzenheim – Neuenbourg (Bd)

ENTRE SNCF RÉSEAU - ET INFRAPÔLE RHÉNAN ET DB INFRAGO AG

Version 3 vom/du : 28.07.2025

Gültig ab / Applicable à partir du : 14.12.2025

Geschäftsführende Stellen

Services dirigeants responsables

DB InfraGO AG Region Südwest Netz Freiburg Bismarckallee 11 D-79098 Freiburg	(abgekürzt DB InfraGO) (abréviation DB InfraGO)
SNCF RÉSEAU Etablissement Infrastructure Circulation Alsace 22, place de la gare F-67000 Strasbourg	(abgekürzt SNCF RÉSEAU) (abréviation SNCF RÉSEAU) (abgekürzt EIC AL) (abréviation EIC AL)

Verteiler Deutschland: Distribution Allemande	Verteiler Frankreich: Distribution Française
<p>Zentrale Betriebsverfahren</p> <p>Region Südwest Eisenbahnbetriebsleiter Fahrplan BZ Karlsruhe</p> <p>Netz Instandhaltung Betrieb</p> <p>Freiburg</p> <p>Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im grenzüberschreitenden Verkehr mit der SNCF RÉSEAU</p> <p>Eisenbahn-Bundesamt (EBA).</p> <p>EVU, die die Strecke befahren.</p>	<p>SNCF RÉSEAU :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Direction Sécurité – Sûreté – Risques. <ul style="list-style-type: none"> • Département Documentation de sécurité, • Département politiques transverses de sécurité. - Métier Accès au Réseau. <ul style="list-style-type: none"> • Service support et sécurité - Métier Circulation <ul style="list-style-type: none"> • Direction de l'exploitation et sécurité - Métier Maintenance et Travaux <ul style="list-style-type: none"> • Direction de la production • Direction de la Maintenance • Service Sécurité - Qualité - Sûreté - Métier Ingénierie & Projets <ul style="list-style-type: none"> • Service Autorisations de Sécurité - Secrétariat Général <ul style="list-style-type: none"> • Direction juridique - Direction Territoriale ALCA <ul style="list-style-type: none"> • Pôle Clients et Services - Prestataires de gestion d'infrastructure. <p>SNCF RÉSEAU Réseau – EIC Alsace :</p> <ul style="list-style-type: none"> - COGC AL (2ex) - Pôle Sécurité AL (2ex) - BHR (1ex) - UOC Saverne (2ex) - Dirigeant locaux (1ex) - AC Gare de Bantzenheim (1ex) <p>SNCF RÉSEAU Réseau - Infrapôle Rhéan :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pôle Sécurité (1ex) - Pôle Technique SES (1ex) - Pôle Technique Voie (1ex)

Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Eingearbeitet (Nz.)
1	Umstellung der offiziellen Betriebssprache (inkl. Anpassung der Wortlaute)	03-09-2018	Neuherausgabe	
2	Gemeinsame Regelungen	03-09-2022	Neuherausgabe	
3	Aktualisierung	14.12.2025	Neuherausgabe	

Rectificatifs

Numéro	Date
N° 1 – Révision complète de la consigne suite au changement de langue entre Gl	Version du :28-07-2025 Applicable à partir du : 14.12.2025

DB InfraGO AG

Region Südwest
Netz Freiburg

Bismarckallee 11
D-79098 Freiburg

Freiburg,
gez. i. V. Born

.....

gez. i. V. Krezdorn

.....

SNCF RÉSEAU

Etablissement Infrastructure
Circulation Alsace

22, place de la gare
F-67000 STRASBOURG

Strasbourg,
C. Cuenot, approbateur

.....

S. Erb, vérificateur

.....

P. Meyer, rédacteur

.....

SNCF RÉSEAU

Infrapôle Rhénan
48, chemin haut
BP 29
F-67034 STRASBOURG CEDEX

P. Merten, approbateur

.....

Lombard, vérificateur

.....

Inhaltsverzeichnis	4
SOMMAIRE	4
Kapitel I. Allgemeines	7
Abschnitt 11 – Außer Kraft tretende Vereinbarungen	7
Abschnitt 12 – Inhalt	7
Abschnitt 13 – Sprachregelung und sicherheitsrelevante Meldungen	7
Abschnitt 13.1 – zwischen den EIU	7
Abschnitt 13.2 – zwischen EIU und EVU	7
Abschnitt 14 – Änderung von Regelungen	8
Abschnitt 15 – Ansprechpartner und bilaterale Treffen	8
Kapitel II. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg	9
Abschnitt 21 – Betriebsführung auf der Grenzstrecke	9
Abschnitt 22 – Umschaltung der Zugsicherungssysteme	9
Abschnitt 23 – Kommunikationseinrichtungen	10
Abschnitt 24 – Beschreibung der Grenzstrecke	10
Abschnitt 24.1 – Lage der Staatsgrenze	10
Abschnitt 24.2 – Ausdehnung der Grenzstrecke der Staatsgrenze	10
Abschnitt 25 – Bahnübergänge	11
Abschnitt 26 – Elektrischer Zugbetrieb	11
Abschnitt 27 – Änderung der ständigen Signalisierung	11
Abschnitt 28 – Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten	11
Abschnitt 29 – Änderung von technischen Einrichtungen	13
Kapitel III. Trassenmanagement	14
Abschnitt 31 Kapazitätseinschränkungen	14
Abschnitt 32 Aktualisierung und Austausch von technischen Dokumenten	14
Kapitel IV. Regelungen für die Züge	15
Abschnitt 41 – Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen	15
Abschnitt 42 – Schlussignale an Zügen	15
Kapitel V. Fahrdienst auf den Betriebsstellen	16
Abschnitt 51 – Schriftliche Befehle und Vordrucke für die Vorbeifahrt an Signalen	16
Abschnitt 51.1 Übermittlungscode für Befehle nach Anlage 3	16
Abschnitt 51.2 Vordruck für die Vorbeifahrt an Signalen	16
Abschnitt 52 – Gefährliche Ereignisse	16

Abschnitt 52.1 – Nothaltauftrag	16
Abschnitt 52.2 – Notausschaltung der Oberleitung	17
Abschnitt 53 – Hilfeleistung.....	17
Abschnitt 53.1 – Grundsatz	17
Abschnitt 53.2 – Zuführung einer Hilfeleistung vom rückgelegenen Bahnhof.....	18
Abschnitt 53.2.1 – Rückkehr der Sperrfahrt mit dem liegengebliebenen Zug zum rückgelegenen Bahnhof	18
Abschnitt 53.2.2 – Schieben des liegengebliebenen Zuges.....	18
Abschnitt 53.3 – Zuführen der Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof	20
Abschnitt 54 - Zurücksetzen eines Zuges	20
Abschnitt 55 – Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz.....	20
Abschnitt 56 – Durchführung der Zugmeldungen	21
Abschnitt 56.1 – Grundsätze.....	21
Abschnitt 56.2 – Anbieten, Annehmen und Abmelden eines Zuges.....	21
Abschnitt 57 – Abweichen vom Fahrplan	22
Abschnitt 58 – Gleissperrungen auf der Grenzstrecke	23
Abschnitt 58.1 – Grundsätze.....	23
Abschnitt 58.2 – Vereinbarung der Gleissperrung	24
Abschnitt 58.3 – Aufheben der Gleissperrung	25
Abschnitt 59 – Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke	25
Abschnitt 59.1 Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl.....	25
Abschnitt 59.2 Störung der Oberleitung auf der Grenzstrecke	25
Abschnitt 59.3 Störung der Sicherungstechnik auf der Grenzstrecke.....	26
Abschnitt 59.4 Haltstellung des Einfahrsignals nicht möglich.....	27
Abschnitt 59.5 - Störung an den Bahnübergängen 5 km 14,970 und/oder 7 km 15,526.....	28
Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporte (aT).....	30
Abschnitt 61 – Grundsätze	30
Abschnitt 62 – Zweisprachiger Vordruck.....	31
Abschnitt 63 – Einstellungsgenehmigung für aT	31
Abschnitt 64 – Anbieten und Annehmen von aT	32
Kapitel VII. Rangieren.....	33
Abschnitt 71 – Rangieren über Signal Ra10 in Neuenburg.....	33
Kapitel VIII. Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen und Arbeiten an diesen Anlagen.....	34
Abschnitt 81 – Grundsatz	34
Abschnitt 82 – Zuständigkeitsbereiche der technischen Fachdienste beider Infrastrukturbetreiber	35

Abschnitt 83 – Sperrfahrten bei Arbeiten.....	36
Abschnitt 84 – Arbeiten, die eine Freischaltung der Oberleitung erfordern	37
Abschnitt 85 – Zugfahrten in den Bereich des anderen Infrastrukturbetreibers bei ausgeschalteter Oberleitung	38
Anlage 1 / Annexe 1 :.....	39
<i>Plan der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg / Plan de la section frontière de Bantzenheim à Neuenbourg</i>	39
Anlage 2 / Annexe 2 :.....	43
<i>Plan der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenbourg mit ETCS-Balisen</i>	43
<i>Plan de la section frontière Bantzenheim – Neuenbourg avec les balises ETCS</i>	43
Anlage 3 a / Annexe 3 a :.....	47
<i>Befehl der DB (Deutsch/Französisch).....</i>	47
<i>Befehl DB avec ordres n°1 à 14 (Allemand / Français)</i>	47
Anlage 3 b / Annexe 3 b :.....	52
<i>Bleibt frei / réservé.....</i>	52
Anlage 4 / Annexe 4 :.....	54
<i>Bleibt frei.....</i>	54
<i>réservé</i>	54
Anlage 5 / Annexe 5 :.....	55
<i>entfällt</i>	55
Anlage 6 / Annexe 6 :.....	56
<i>Zweisprachiger Vordruck</i>	56
<i>Imprimé bilingue</i>	56
Anlage 7 / Annexe 7 :.....	60
<i>Zweisprachiger Vordruck für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten – Richtung Frankreich Deutschland.....</i>	60
<i>Imprimé bilingue utilisé pour l’acheminement des transports exceptionnels – sens France Allemagne</i>	60

Kapitel I. Allgemeines

Abschnitt 11 – Außer Kraft tretende Vereinbarungen

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die Gemeinsame Vereinbarung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg (Bd) zwischen SNCF RÉSEAU und DB InfraGO AG vom 03.09.2022 und tritt am 14.12.2025 in Kraft.

Abschnitt 12 – Inhalt

- 1) Die gemeinsame Regelung bestimmt die örtlichen Besonderheiten auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Bantzenheim und Neuenburg (Baden). Im weiteren Text wird bei der Ortsbezeichnung Neuenburg auf die weitere Bezeichnung (Baden) verzichtet.

Die gemeinsame Regelung ergänzt alle Bestimmungen für den Betrieb der Infrastruktur, die auf dem deutschen und französischen Teil der Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg gültig sind.

Soweit in dieser gemeinsamen Regelung keine besonderen Regelungen getroffen sind, sind durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zugangsbedingungen der DB InfraGO und des französischen Eisenbahnnetzes zu beachten. Die Triebfahrzeuge müssen über die Ausrüstungen verfügen, die den technischen Einrichtungen auf der Grenzstrecke entsprechen.

- 2) Es gelten die Richtlinien des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens.
- 3) Ein Lageplan der Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg ist als Anlage 1 beigefügt.

Abschnitt 13 – Sprachregelung und sicherheitsrelevante Meldungen

Die sicherheitsrelevanten Meldungen mit festem Wortlaut sind in diesem Dokument mit einem grauen Kasten hinterlegt und müssen wiederholt werden. Alle Gespräche werden aufgezeichnet.

Die Wiederholung der Meldungen wird eingeleitet mit den Worten: „Je répète“ (ich wiederhole). Die Bestätigung der Meldung wird mit dem Wort „exact“ (richtig) bestätigt.

Übrige Meldungen sind in diesem Dokument mit einem weißen Kasten hinterlegt und müssen nicht zwingend wiederholt werden.

Abschnitt 13.1 – zwischen den EIU

Alle den Zugverkehr betreffenden Meldungen und Gespräche zwischen den Fahrdienstleitern werden in französischer Sprache geführt.

Der Fdl Neuenburg muss zweisprachig sein.

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 RÉSEAU müssen sicherstellen, dass in ihrer jeweiligen Leitstelle mindestens ein kompetenter Mitarbeiter zweisprachig ist.

Abschnitt 13.2 – zwischen EIU und EVU

Die Kommunikation zwischen den EVU und den EIU erfolgt wie folgt:

- Mit dem Fdl Neuenburg auf Deutsch
- Mit dem Fdl Bantzenheim auf Französisch

Abschnitt 14 – Änderung von Regelungen

- 1) Diese gemeinsame Regelung wird von DB InfraGO und SNCF RÉSEAU herausgegeben. Alle Änderungen müssen 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, sind schriftlich mitzuteilen:

DB InfraGO AG Region Südwest Netz Freiburg Bismarckallee 11 D-79098 Freiburg	SNCF RÉSEAU Etablissement Infrastructure Circulation Alsace Pôle Sécurité 22, place de la gare F-67000 Strasbourg
--	---
- 3) DB InfraGO und SNCF RÉSEAU verständigen sich, um ggf. notwendige Fortbildungen ihrer Mitarbeiter zu organisieren. Mindestens einmal pro Jahr ist eine gemeinsame praktische Übung (Störung an technischen Einrichtungen, Hilfeleistung, ...) durchzuführen.
- 4) Jede Änderung, die Einfluss auf den Zugverkehr auf dieser Grenzstrecke hat, ist im Voraus den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die die Grenzstrecke befahren, mitzuteilen.

Abschnitt 15 – Ansprechpartner und bilaterale Treffen

Die beiden EIU treffen sich mindestens einmal jährlich in den folgenden Zusammensetzungen:

1. Treffen der Leiter von SNCF Réseau und dem Netz Freiburg. Bei diesem Treffen:
 - a. Wird eine Liste von Ansprechpartner SNCF Réseau und DB InfraGO ausgetauscht
 - b. Werden die Themen, die den Betrieb auf der Grenzstrecke betreffen, besprochen.
2. Treffen der örtlichen Leiter (Leiter Betriebsbezirk), bei dem eine Übung oder gemeinsame Kontrolle durchgeführt werden muss.

Für diese Treffen muss ein durch die betreffenden Leiter angefertigtes und geprüftes Protokoll herausgegeben werden.

Kapitel II. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg

Abschnitt 21 – Betriebsführung auf der Grenzstrecke

- 1) Die Staatsgrenze befindet sich in km 17,548 (SNCF RÉSEAU) bzw. km 4,593 DB). Auf französischem Staatsgebiet gilt die Kilometrierung der SNCF RÉSEAU, auf deutschem Staatsgebiet die Kilometrierung der DB InfraGO. Die vom jeweiligen Infrastrukturbetreiber auf dem anderen Staatsgebiet zu unterhaltenden Anlagen erhalten doppelte Kilometrierung.
- 2) Die Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg ist eingleisig mit besonderer Regelung.
- 3) Die Bahnhöfe Bantzenheim und Neuenburg sind örtlich mit Fdl besetzt. Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke müssen die beiden Fdl anwesend sein.
- 4) Die Grenzstrecke ist nur zeitweise besetzt.

Abschnitt 22 – Umschaltung der Zugsicherungssysteme

- 1) Für die Züge, die nicht mit ETCS ausgestattet sind, ist die Grenzstrecke mit einem Systemwechsel PZB / KVB (punktförmige Zugbeeinflussung / Contrôle de Vitesse par balise) mit zwei Umschaltpunkten ausgerüstet (siehe Anlage 1).
- 2) Die Umschaltung der Zugsicherungssysteme für Züge, die mit ETCS ausgestattet sind, erfolgt automatisch mit dem Passieren der Balisen, die in Anlage 2 dargestellt sind.

Abschnitt 23 – Kommunikationseinrichtungen

Auf der Grenzstrecke sind folgende Telekommunikationseinrichtungen vorhanden:

1. Bantzenheim:

- Ein Fernsprecher für den Fdl in Bantzenheim, der neben den gewöhnlichen Verbindungen über folgende Möglichkeiten verfügt:
 - Streckenfernsprechleitung (Zugmeldeleitung) zwischen Fdl Bantzenheim und Fdl Neuenburg. Der Fdl Bantzenheim kann den Fdl Neuenburg über die Taste „Cantonement Neuenburg“ erreichen.
 - Taste für die Bahnübergänge 5 und 7 der Strecke Bantzenheim – Neuenburg
- Telefon für das öffentliche Netz

Der Fdl Neuenburg ist über die Ruf-Nummer 0049 151 27402539 zu erreichen

- Der Fdl Bantzenheim hat eine Verbindung Zugfunk GSM-R (F) zur Verfügung.

2. Neuenburg:

- Allfernsprecher mit Streckenfernsprechleitung (Zugmeldeleitung) zwischen Fdl Neuenburg und Fdl Bantzenheim. Fdl Neuenburg kann den Fdl Bantzenheim über die Taste „Fs Bantzh“ erreichen.
- Telefon für das öffentliche Netz (Telekom)

Der Fdl Bantzenheim ist über die Rufnummer 0033 3 89361117 zu erreichen

- Verbindung Zugfunk GSM-R (D). Der Fdl Bantzenheim kann über die Taste „XFBH“ über GSM-R erreicht werden.

Die Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg ist mit GSM-R ausgerüstet.

Die Umschaltung von GSM-R (F) nach GSM-R (D) ist in km 16,753 (Fahrtrichtung Bantzenheim-Neuenburg) durchzuführen, die Umschaltung von GSM-R (D) nach GSM-R (F) in km 16,838 (Fahrtrichtung Neuenburg – Bantzenheim)

Die Umschaltpunkte sind örtlich durch entsprechende Hinweistafeln gekennzeichnet.

Abschnitt 24 – Beschreibung der Grenzstrecke

Abschnitt 24.1 – Lage der Staatsgrenze

Die jeweilige Kilometrierung der Strecke endet jeweils an der Landesgrenze.

SNCF RÉSEAU	km 17,548
DB	km 4,593

Abschnitt 24.2 – Ausdehnung der Grenzstrecke der Staatsgrenze

- 1) Die Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg wird betrieblich durch das Einfahrsignal F in km 4,169, 17,990 (SNCF) des Bahnhofs Neuenburg und das Einfahrsignal C 484 in km 14,680 (SNCF) des Bahnhofs Bantzenheim begrenzt.
- 2) Die Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke erfolgt durch nichtselbsttätigen Streckenblock mit Achszähler. Die Beschreibung und Funktionsweise ist in den jeweiligen betrieblichen Unterlagen beschrieben. Die Maßnahmen für Störungen sind im Abschnitt 59.3 beschrieben.

Abschnitt 25 – Bahnübergänge

Die Bahnübergänge auf der Grenzstrecke sind auf französischer Seite technisch mit Halbschranken und Licht- und Tonzeichen gesichert (BÜ 5 km 14,970 und BÜ 7 km 15,526). Ihre Funktionsfähigkeit hängt von der Funktionsfähigkeit der Gleisfreimeldeanlage ab. Wenn das EVU ein Fahrzeug einsetzt, das die Funktionsfähigkeit der Gleisstromkreise nicht sicherstellt, muss das EVU die erforderlichen Ersatzmaßnahmen treffen, damit die BÜ 5 und 7 gesichert befahren werden können.

Abschnitt 26 – Elektrischer Zugbetrieb

- 1) Die Strecke Neuenburg - Bantzenheim wird elektrisch betrieben.
- 2) Im deutschen Bereich wird die Oberleitung mit 15 kV Wechselspannung, 16,7 Hertz, betrieben und von der Zentralschaltstelle (Zes) Karlsruhe aus gesteuert.
Im französischen Bereich wird die Oberleitung mit 25 kV Wechselspannung, 50 Hertz betrieben und vom Central Sous Station (CSS) Dijon aus gesteuert.
- 3) Die „gemeinsamen Anlagen für den Systemwechsel“ sind mit französischen Signalen gekennzeichnet und erstrecken sich von km 17,313 bis km 17,478 (Kilometrierung SNCF RÉSEAU) bzw. von km 4,705 bis km 4,865 (Kilometrierung DB)
Die Trennung der beiden Stromsysteme ist auf französischem Gebiet durch einen neutralen Abschnitt zwischen den km 17,346 bis km 17,442 (SNCF RÉSEAU) sichergestellt (umgerechnet auf Kilometrierung DB InfraGO zwischen den km 4,738 bis km 4,834).

Abschnitt 27 – Änderung der ständigen Signalisierung

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

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

Abschnitt 28 – Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten

28.1 Langsamfahrstellen

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

1. Geplante Langsamfahrstellen

Wenn auf der Strecke Bantzenheim – Neuenburg oder in den Einfahrgleisen des Bf Neuenburg Langsamfahrstellen eingerichtet werden müssen, ist dies den Stellen des jeweils anderen Infrastrukturbetreibers innerhalb der folgenden Fristen mitzuteilen:

DB InfraGO an SNCF RÉSEAU

Spätestens am Mittwoch 3 Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

SNCF RÉSEAU an DB InfraGO

Spätestens am Dienstag 3 Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

Die Übermittlung dieser Angaben kann per Mail, Fax oder Post erfolgen. Eine Empfangsbestätigung ist dabei immer erforderlich. In besonders dringenden Fällen ist die Übermittlung per Fax anzuwenden mit Empfangsbestätigung.

Die EVU werden durch die La auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke über die geplanten Langsamfahrstellen unterrichtet.

Auf dem französischen Teil der Grenzstrecke erfolgt die Information durch ARTIC.

2. Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

- a) Langsamfahrstellen, die unvorhergesehen eingerichtet werden müssen, sind
- auf deutschem Gebiet: von den technischen Stellen DB InfraGO der zuständigen Abteilung und dem Fdl Neuenburg umgehend mitzuteilen; der Fdl Neuenburg verständigt den Fdl Bantzenheim und die BZ Karlsruhe
 - auf französischem Gebiet: von den technischen Stellen der SNCF RÉSEAU (EIC AL ET INFRAPÔLE RHÉNAN) dem Fdl Bantzenheim umgehend mitzuteilen; der Fdl Bantzenheim verständigt den Fdl Neuenburg und den COGC AL.

Die technischen Dienste haben sich bezüglich der Einrichtung der Langsamfahrstelle abzustimmen. Bei Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist analog zu verfahren.

- b) Bei diesen Geschwindigkeitsbeschränkungen, über die die EVU noch nicht durch die La oder ARTIC unterrichtet sind, müssen folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet

Fdl Neuenburg und Bantzenheim verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl Nr. 5 (siehe Anlage 3). Der Fdl Neuenburg teilt dem Fdl Bantzenheim den Grund mit.

Die Fahrdienstleiter beider Seiten teilen sich diese zeitliche Geschwindigkeitsbeschränkung per festen Wortlaut gegenseitig mit.

*Remettez l'ordre écrit n° 5 pour la limitation de vitesse de ... km/h entre km ... et km... Motif n : ...
Befehl 5 erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ... mit ... km/h. Grund Nr. ...*

Diese Regelung gilt bis zur Inkraftsetzung der jeweiligen La durch Signalisierung und Ablauf der 72-Stunden-Frist.

Sind die Befehle nicht mehr erforderlich, verständigt der Fdl Neuenburg den Fdl Bantzenheim mit folgendem Wortlaut:

*Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n° 5 pour la limitation de vitesse entre km ... et km ...
Befehl Nr. 5 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ...*

Langsamfahrstelle befindet sich auf französischem Gebiet

Fdl Neuenburg und Bantzenheim verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl Nr. 5, bis das weiße Blitzlicht aufgestellt ist. Der Grund für den Befehl 5 wird zwischen beiden Fdl festgelegt, anhand der Sachverhaltsmeldung der Technik.

Nachdem der Fdl Bantzenheim über die Aufstellung des weißen Blitzlichtes unterrichtet wurde, verständigt er den Fdl Neuenburg mit folgendem Wortlaut:

*Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n° 5 pour la limitation de vitesse entre km ... et km ...
Befehl Nr. 5 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ...*

3. Besonderheiten bei der Aufstellung der Langsamfahrsignale.

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.

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

28.2 Andere vorübergehende Besonderheiten

Die unter 28.1 genannten Maßnahmen sind auch bei anderen vorübergehenden Signalisierungsänderungen anzuwenden.

Abschnitt 29 – Änderung von technischen Einrichtungen

Jede Änderung von technischen Einrichtungen auf der Grenzstrecke Neuenburg - Bantzenheim durch den jeweils zuständigen Infrastrukturbetreiber, die Auswirkungen auf die Bedienung durch die Mitarbeiter hat, ist dem Nachbarinfrastrukturbetreiber schriftlich mitzuteilen.

DB InfraGO AG
Region Südwest
Netz Freiburg
Bismarckallee 11
D-79098 Freiburg

SNCF RÉSEAU Réseau
Infrapôle Rhénan
48 chemin haut
BP 29
F-67200 Strasbourg

Kapitel III. Trassenmanagement

Abschnitt 31 Kapazitätseinschränkungen

Wenn Trassen auf der Grenzbetriebsstrecke geändert werden oder ausfallen, stimmen sich COGC AL und die Betriebszentrale ab, um festzulegen welche geänderten Zugläufe festzulegen sind.

Die Fahrdienstleiter informieren sich gegenseitig bei Bekanntwerden von Änderungen und stimmen geänderte Zugläufe und Trassen miteinander ab.

Abschnitt 32 Aktualisierung und Austausch von technischen Dokumenten

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

Zu diesem Zweck sendet DB InfraGO Region Südwest die dafür notwendigen Unterlagen und insbesondere die Änderungen des Verzeichnisses der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) auf dem deutschen Abschnitt der Grenzstrecke an den Ansprechpartner von SNCF Réseau.

Solange eine geänderte Geschwindigkeit noch nicht in den RT enthalten ist, müssen die Triebfahrzeugführer durch eine vorübergehende Langsamfahrstelle verständigt werden.

Kapitel IV. Regelungen für die Züge

Abschnitt 41 – Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen

Bezüglich der Zuglänge sind die Regelungen der DB InfraGO anzuwenden für die Züge, die von dort kommen bzw. in diese Richtung fahren.

Bezüglich des Bremsens sind die Regelungen der beiden EIU anzuwenden.

Ausnahme für Personenzüge:

- Es ist zugelassen, dass in Richtung Deutschland fahrende und von dort kommenden Personenzügen auf der Grenzstrecke sowie ab/bis Bantzenheim nach den deutschen Regelungen bezüglich des Bremsens verkehren dürfen.

Abschnitt 42 – Schlusssignale an Zügen

Zwischen Bantzenheim und Neuenburg (und Gegenrichtung) gelten als Tag- und Nachtzeichen folgende Zugschlusssignale:

- zwei rote Lichter

oder

- zwei Schlusslaternen.

Davon abweichend dürfen Güterzüge auf der Grenzstrecke Neuenburg – Bantzenheim, die

- in Bantzenheim einen planmäßigen Halt haben,
- die in Bantzenheim beginnen und in Richtung Neuenburg fahren,
- aus Richtung Neuenburg kommend in Bantzenheim enden.

Tags wie nachts mit einem Zugschluss verkehren, der durch 2 reflektierende Zugschluss tafeln gekennzeichnet wird.

Wenn ausnahmsweise eine Einfahrt in einen besetzten Blockabschnitt notwendig ist, ist durch den FdI Bantzenheim der Befehl 6 durch einen Befehl 95.95 mit folgendem Wortlaut zu ergänzen:

Le conducteur est susceptible de rencontrer, de jour comme de nuit, une queue de train comportant des plaques de queue réflectorisées.

(Der Triebfahrzeugführer kann einen durch Tafeln gekennzeichneten Zugschluss antreffen)

Verantwortlich für die Zugschluss signale ist das jeweilige EVU.

Kapitel V. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Abschnitt 51 – Schriftliche Befehle und Vordrucke für die Vorbeifahrt an Signalen

Abschnitt 51.1 Eindeutige Kennung für Befehle nach Anlage 3

Der Fdl Neuenburg teilt dem Fdl Bantzenheim die eindeutige Kennung mit, wenn der Grund für den Befehl im Zuständigkeitsbereich des Fdl Neuenburg liegt. Der Fdl Neuenburg notiert den auf einem leeren Befehlsvordruck die eindeutige Kennung und heftet diesen im Ordner „erteilte Befehle“ ab, um eine doppelte Vergabe der eindeutigen Kennung auszuschließen.

Eine Fahrt darf vom Fdl Bantzenheim nicht abgelassen werden, wenn er keine eindeutige Kennung erhalten hat für den Fall, dass der Grund für den Befehl im Zuständigkeitsbereich des Fdl Neuenburg liegt.

Die Eindeutige Kennung besteht aus einer festgelegten Zusammensetzung: dem Kürzel der Betriebsstelle, gefolgt von einer laufenden dreistelligen Nummer, die durch die Zugnummer des Zuges ergänzt wird, dem der Befehl erteilt wird (z. B. RNBG-023-87492).

Wenn ein Befehl gleichen Inhalts an mehrere Fahrten übermittelt wird, bleibt die eindeutige Kennung unverändert.

Abschnitt 51.2 Vordruck für die Vorbeifahrt an Signalen

Der Vordruck für die Vorbeifahrt an Signalen, der vom Fdl Bantzenheim verwendet wird, ist das Formular CBA.

Der Vordruck für die Vorbeifahrt an Signalen, der vom Fdl Neuenburg verwendet wird, ist der Befehlsvordruck.

Abschnitt 52 – Gefährliche Ereignisse

Abschnitt 52.1 – Nothaltauftrag

- (1) Wird eine Gefahr bekannt, müssen Fahrten sofort angehalten werden, sofern nicht dadurch die Gefahr vergrößert wird.
- (2) Die drohende Gefahr ist sofort dem Fdl Neuenburg oder Bantzenheim zu melden.
Die Meldung ist einzuleiten mit den Worten:

Mayday, mayday, mayday! Arrêt des circulations.

Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten sofort anhalten!

- (3) Die Fdl Neuenburg und Bantzenheim sowie die BZ Karlsruhe und das COGC Alsace müssen Nothaltauftrag mit den zur Verfügung stehenden Mitteln geben, unabhängig davon, ob sich die Fahrt in Deutschland oder Frankreich befindet. Der Nothaltauftrag wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Neuenburg et Bantzenheim. Je répète: Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Neuenburg et Bantzenheim.

Ici AC de Bantzenheim / Neuenburg / COGC Alsace / BZ Karlsruhe.

« Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen und in den Bahnhöfen Neuenburg und Bantzenheim sofort anhalten! Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen und in den Bahnhöfen Neuenburg und Bantzenheim sofort anhalten!

Hier Fahrdienstleiter Bantzenheim / Neuenburg/ COGC Alsace / BZ Karlsruhe »

- (4) Der Fdl Neuenburg verständigt die Notfalleitstelle in Karlsruhe.
- (5) Der Fdl Bantzenheim verständigt das COGC in Strasbourg.

- (6) Die Fdl Neuenburg und Bantzenheim vereinbaren die erforderlichen Maßnahmen und verständigen ihre vorgesetzten Organisationseinheiten entsprechend den Vorschriften des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.
- (7) Wenn es erforderlich ist, wird eine gemeinsame Untersuchung der beiden Infrastrukturbetreiber durchgeführt.
- (8) Bei Entgleisungen oder anderen gefährlichen Unregelmäßigkeiten, die den Einsatz von Notfalltechnik erforderlich machen, werden die Mittel des Infrastrukturbetreibers eingesetzt, die am besten geeignet sind, die Aufnahme des Regelbetriebes zu erreichen.
- (9) Wird ein Einsatz von externen Hilfskräften (Feuerwehr, Polizei, ...) erforderlich, erfolgt der Aufruf von Hilfe durch das jeweilige EIU nach den eigenen Regelungen. Die Notfallmeldegrenze bildet die Staatsgrenze.

Abschnitt 52.2 – Notausschaltung der Oberleitung

Ist eine Notausschaltung der Oberleitung auf der Grenzstrecke aus welchem Grund auch immer erforderlich, wird ein Befehl zur Notausschaltung an CSS Dijon, an die Zes Karlsruhe oder an den Fdl Neuenburg übermittelt.

Derjenige, der den Befehl erhält, führt unverzüglich die Notausschaltung auf seinem Abschnitt durch und leitet den Befehl auf dem schnellsten und direktesten Weg, der ihm zur Verfügung steht, an seine Gegenüber weiter. Die Weiterleitung des Befehls zur Notausschaltung erfolgt mit folgender Meldung:

Coupure d'urgence Neuenburg – Bantzenheim.

Notausschaltung Neuenburg – Bantzenheim.

Die Durchführung der Notausschaltung der Oberleitung wird so schnell wie möglich mit folgender Meldung bestätigt:

Coupure d'urgence Neuenbourg – Bantzenheim réalisée

Notausschaltung Neuenburg – Bantzenheim durchgeführt.

Wenn die Gründe für die Notausschaltung der Oberleitung weggefallen sind, wird die Erlaubnis zur Wiedereinschaltung mit folgender Meldung gegeben:

Coupure d'urgence Neuenbourg – Bantzenheim levée

Notausschaltung Neuenburg – Bantzenheim aufgehoben

Abschnitt 53 – Hilfeleistung

Abschnitt 53.1 – Grundsatz

- 1.1** Hilfe wird vom Tf über Fernsprecher, Zugfunk oder andere geeignete Mittel angefordert. Der Tf darf nun ohne die Zustimmung des Fdl Neuenburg oder Bantzenheim nicht mehr weiterfahren oder den Zug schieben lassen.
Zugteile dürfen nicht auf der freien Strecke Neuenburg Bantzenheim zurückgelassen werden.
- 1.2** Die Fdl vereinbaren nach Eingang der Anforderung einer Hilfeleistung eine Gleissperrung gem. Abschnitt 58, die erst nach Beendigung der Hilfeleistung aufgehoben wird.
- 1.3** Die Fdl und der Tf informieren sich gegenseitig und stimmen die erforderlichen Maßnahmen zur Hilfeleistung mit der BZ Karlsruhe und dem COGC Alsace ab, unabhängig davon, ob die Hilfe in Deutschland oder in Frankreich benötigt wird.
- 1.4** 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.

Abschnitt 53.2 – Zuführung einer Hilfeleistung vom rückgelegenen Bahnhof

Abschnitt 53.2.1 – Rückkehr der Sperrfahrt mit dem liegengebliebenen Zug zum rückgelegenen Bahnhof

Eine Fahrt zur Hilfeleistung ist vom Fdl des rückgelegenen Bahnhofs mit dem folgenden Wortlaut abzumelden:

*Expédition de la Sperrfahrt n° ... de la gare en arrière de ...
Sperrfahrt ... (Nummer) wird vom rückgelegenen Bahnhof ... abgelassen*

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs lässt die Sperrfahrt ab:

- **ab Neuenburg:** Die Sperrfahrt erhält Befehle 1, 6 Grund Nr. 12 und Befehl 95.95
- **ab Bantzenheim:** mit Befehl 95.95.

Befehl 95.95 ist mit folgendem Wortlaut zu erteilen:

*Fahren Sie bis km... zum liegengebliebenen Zug.
Holen Sie vor der Rückfahrt die Zustimmung beim Fdl ein.*

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

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

Die Einfahrt in den rückgelegenen Bahnhof erfolgt nach den Regelungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.

Anschließend verständigt der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs den Nachbar-Fdl mit folgendem Wortlaut:

Sperrfahrt n° ... revenue en entier avec train en détresse n°... à ...

„Sperrfahrt ... (Nummer) mit liegengebliebenem Zug ... (Nummer) ist vollständig in den Bahnhof ... zurückgekehrt“

Abschnitt 53.2.2 – Schieben des liegengebliebenen Zuges

Eine Fahrt zur Hilfeleistung ist vom Fdl des rückgelegenen Bahnhofs mit dem folgenden Wortlaut abzumelden:

*Expédition de la Sperrfahrt n° ... de la gare de ...
Sperrfahrt ... (Nummer) wird vom rückgelegenen Bahnhof ... abgelassen*

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs lässt die Sperrfahrt ab:

- **ab Neuenburg:** Die Sperrfahrt erhält Befehle 1, 6 Grund Nr. 12 und Befehl 95.95
- **ab Bantzenheim:** mit Befehl 95.95.

Befehl 95.95 ist mit folgendem Wortlaut zu erteilen:

*Fahren Sie bis km... zum liegengebliebenen Zug.
Holen Sie vor der Weiterfahrt die Zustimmung beim Fdl ... ein.*

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erteilt Befehl 95.95 mit folgendem Wortlaut:

Schieben Sie den liegengebliebenen Zug bis zum Einfahrsignal ... des Bahnhofs ... und melden Sie sich anschließend beim Fdl....

Die Einfahrt in den vorausgelegenen Bahnhof erfolgt nach den Regelungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.

Nach Ankunft der Sperrfahrt mit dem lieengebliebenen Zug verständigt der Fdl den Fdl des rückgelegenen Bahnhofs mit dem Wortlaut:

Sperrfahrt n° ..., avec train en détresse n°..., parvenue complet en gare de ...

Sperrfahrt ... (Nummer) mit lieengebliebenem Zug ... (Nummer) ist vollständig im Bahnhof ... angekommen.

Abschnitt 53.3 – Zuführen der Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof

Eine Fahrt zur Hilfeleistung ist vom Fdl des vorausgelegenen Bahnhofs mit dem folgenden Wortlaut abzumelden:

Expédition de la Sperrfahrt n° ... de la gare de ...

Sperrfahrt ... (Nummer) wird vom vorausgelegenen Bahnhof ... abgelassen

Der Fdl des vorausgelegenen Bahnhofs erteilt der Sperrfahrt:

- **ab Neuenburg:** Befehle 1, 6 „Fahren auf Sicht“ Grund Nr. 12 und Befehl 95.95
- **ab Bantzenheim:** Befehl 95.95.

Befehl 95.95 ist mit folgendem Wortlaut zu erteilen:

Holen Sie den in km ... lieengebliebenen Zug bis zum Einfahrsignal ... des Bahnhofs ... zurück und melden Sie sich anschließend beim Fdl.

Die Einfahrt in den vorausgelegenen Bahnhof erfolgt nach den Regelungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.

Nach Ankunft der Sperrfahrt mit dem lieengebliebenen Zug verständigt der Fdl den Fdl des vorausgelegenen Bahnhofs mit dem Wortlaut:

Sperrfahrt n° ..., parvenue en entier avec train en détresse n°... en gare de ...

Sperrfahrt (Nummer) mit vollständig mit lieengebliebenem Zug (Nummer) ist im Bahnhof ... angekommen

Abschnitt 54 - Zurücksetzen eines Zuges

Soll ein Zug zurücksetzen, ist die Zustimmung des Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erforderlich. Der Fdl muss für alle technisch gesicherten Bahnübergänge dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 übermitteln.

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

Fahren Sie zurück bis zum Einfahrsignal ...des Bahnhofs ... und melden Sie sich anschließend beim Fdl.

Die Einfahrt in den rückgelegenen Bahnhof erfolgt nach den Regelungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs informiert nach der Rückkehr des Zuges den Nachbar-Fdl mit dem folgenden Wortlaut:

Train n° ... en détresse revenu en entier à ...

Zug Nummer. ... vollständig nach ... zurückgekehrt.

Abschnitt 55 – Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz

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

Abschnitt 56 – Durchführung der Zugmeldungen

Abschnitt 56.1 – Grundsätze

- 1) Die Zugmeldungen werden zwischen dem Fdl Bantzenheim und dem Fdl Neuenburg gegeben.
- 2) Alle Züge müssen angeboten und angenommen werden. Ein Zug darf erst abfahren, wenn er vom Nachbar-Fdl angenommen worden ist.

Ein Zug darf angeboten und angenommen werden:

- bis zu 5 Minuten vor der voraussichtlichen Abfahrtszeit und
- nach Ankunft des letzten Zuges im Bahnhof.

Die Züge mit außergewöhnlichen Transporten müssen angeboten und angenommen werden gemäß Abschnitt 64 der Grenzbetriebsvereinbarung.

Abschnitt 56.2 – Anbieten, Annehmen und Abmelden eines Zuges

Das Anbieten erfolgt mit folgendem Wortlaut:

„Annonce du train: Acceptez-vous train no° ... ?“

„Zugmeldung: Wird Zug Nr. ... angenommen?“

Die Annahme lautet wie folgt:

„Train no° ..., accepté“

„Zug Nummer ... wird angenommen“

Wird der Zug nicht in der vorgesehenen Form angeboten oder steht der Fahrt ein Hindernis entgegen, ist die Annahme zu verweigern mit den Worten:

„Non, attendez.“

„Nein, warten.“

Der Hinderungsgrund ist anzugeben.

Ist das Hindernis weggefallen, ist der Zug anzunehmen mit den Worten:

„Maintenant train no° ... accepté“

„Jetzt wird Zug Nummer ... angenommen.“

Die Züge müssen nach der Annahme abgemeldet werden mit den Worten:

„Train no° ... depart prévu ... à ... (h/m).“

„Zugmeldung: Zug Nummer ... voraussichtlich ab ... (Uhrzeit)“

Die Abmeldung ist durch den Nachbarfahrdienstleiter zu wiederholen.

Wenn der Zug zunächst nicht abfährt und deshalb die Zugmeldung zurückgenommen werden muss, ist folgender Wortlaut zu verwenden:

„Correction de l'annonce: l'annonce du train no° ... est annulée.“

„Berichtigte Zugmeldung, Abmeldung für Zug ... (Nummer) wird zurückgenommen“.

Abschnitt 57 – Abweichen vom Fahrplan

- 1) Die Reihenfolge der Züge kann geändert werden, wenn dies zwischen den Fdl Neuenburg und Bantzenheim vereinbart wurde.
- 2) Vorplanfahren: Züge, die keine Reisenden befördern, dürfen vor Plan fahren, wenn dies zwischen den Fdl vereinbart wurde.
- 3) Zugverspätungen: Zugverspätungen ab 5 Minuten sind mit folgendem Wortlaut mitzuteilen:
„Train n° ... aura environ ... minutes de retard au départ de ...“
- 4) Ausfall von Zügen: BZ Karlsruhe und COGB Alsace teilen sich den Ausfall von Zügen so früh wie möglich mit. COGC Alsace verständigt den Fdl Bantzenheim, die BZ Karlsruhe den Fdl Neuenburg. Die Fdl informieren sich gegenseitig so früh wie möglich über den Ausfall von Zügen mit dem Wortlaut:
„Train n° ... supprimé.“
„Zug (Nummer) ... fällt aus.“

Abschnitt 58 – Gleissperrungen auf der Grenzstrecke

Abschnitt 58.1 – Grundsätze

Auf dem französischen Abschnitt der Grenzstrecke darf es nur eine einzige Gleissperrung geben, um Baumaßnahmen auszuführen.

Wenn Mehrfachgleissperrungen erforderlich sind, muss von den mit der Instandhaltung beauftragten Stellen eine vorübergehende Vereinbarung erstellt werden.

Es wird zwischen geplanten und unvorhergesehenen Gleissperrungen unterschieden.

- **Geplante Gleissperrungen** werden bei Bauarbeiten angewendet, die eine Unterbrechung des Verkehrs notwendig machen.
- **Unvorhergesehene Gleissperrungen** werden durchgeführt im Falle
 - eines Hindernisses bzw. einer unbefahrbaren Stelle im Gleis
 - bei Hilfeleistung für einen liegengebliebenen Zug
 - bei Rangierfahrten über das Signal Ra10/C484

Zuständiger Fdl für unvorhergesehene Gleissperrungen

Zuständig für das Sperren des Gleises ist derjenige Fdl, der als erster von dem Anlass erfährt bzw. bei dem die Notwendigkeit für die Gleissperrung auftritt.

Sperrabschnitt:

Das Gleis wird vom Einfahrsignal F im Bf Neuenburg (DB) bis zum Einfahrsignal C 484 (SNCF) in Bantzenheim gesperrt.

Die erforderlichen Maßnahmen, die für diesen Abschnitt anzuwenden sind, müssen auch für den Abschnitt vom Ra 10 bis Einfahrsignal F angewendet werden.

Sicherungsmaßnahmen

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

Abschnitt 58.2 – Vereinbarung der Gleissperrung

Vereinbarung der Gleissperrung

Der Abschnitt kann erst gesperrt werden, wenn die beiden Fdl festgestellt haben, dass der zuletzt gefahrene Zug den Abschnitt vollständig geräumt hat.

Für die Vereinbarung einer Gleissperrung ist folgender Wortlaut anzuwenden:

Voie entre ... et ... peut-elle être fermée?

„Darf das Gleis von ... nach ... gesperrt werden?“

Der Fdl des Nachbarbahnhofs prüft, ob der zuletzt gefahrene Zug den Abschnitt vollständig geräumt hat, trifft die erforderlichen Maßnahmen und gibt anschließend seine Zustimmung mit den folgenden Worten:

La voie peut être fermée entre ... et ...

„Das Gleis darf von ... nach ... gesperrt werden.“

Die Gleissperrung wird mit folgendem Wortlaut anschließend ausgesprochen:

Voie entre ... et ... fermée.

„Gleis von ... nach ... gesperrt“

Im Fall einer unvorhergesehenen Gleissperrung kann diese **sofort** ausgesprochen werden ohne die Anfrage und Zustimmung. Die Fdl weisen die Sperrung in der dafür vorgesehenen Unterlage nach.

Abschnitt 58.3 – Aufheben der Gleissperrung

Vor der Aufhebung der Gleissperrung muss die Zustimmung des Nachbar-Fdl vorliegen:

La fermeture de la voie entre ... et ... peut être levée.

„Sperrung des Gleises von ... nach ... kann aufgehoben werden.“

Die Sperrung des Gleises wird durch den zuständigen Fdl aufgehoben, wenn der Anlass bzw. alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind.

Nach der Durchführung von Baumaßnahmen müssen die Fdl die gemäß den jeweiligen nationalen Regelungen erforderlichen Bestätigungen über Freisein und Befahrbarkeit des Gleises erhalten. Vor jeder Aufhebung einer Gleissperrung muss er von dem Nachbar-Fdl die mündliche Bestätigung erhalten, dass nichts dagegenspricht.

Die Meldung über die Aufhebung der Gleissperrung erfolgt mit folgendem Wortlaut:

Fermeture de voie entre ... et ... levée.

„Sperrung des Gleises von ... nach ... aufgehoben.“

Abschnitt 59 – Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke

Abschnitt 59.1 völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl

Sind alle Kommunikationseinrichtungen gestört, muss der Zugverkehr zwischen Neuenburg und Bantzenheim für die Dauer der Störung eingestellt werden.

Abschnitt 59.2 Störung der Oberleitung auf der Grenzstrecke

- 1) Die Störungsbeseitigung erfolgt gem. Kapitel VIII. durch die jeweilige Bahn nur auf dem eigenen Oberleitungsabschnitt.
- 2) Kann bei einer Oberleitungsstörung nicht eindeutig festgestellt werden, ob die Störung auf dem französischen oder deutschen Oberleitungsabschnitt liegt, verständigt der
 - Fdl Bantzenheim den CSS (Zes) Dijon, der seinen Oberleitungsdienst verständigt
 - Fdl Neuenburg die Zes Karlsruhe und die zuständige Stelle bei DB InfraGO.

Der zuerst an der Störungsstelle eintreffende Oberleitungsdienst stellt die genaue Lage der Störung fest und wartet die Ankunft des Oberleitungsdienstes der Nachbarbahn ab, um ihn über die Lage und Art der Störung zu informieren.

Abschnitt 59.3 Störung der Sicherungstechnik auf der Grenzstrecke

1. Mögliche Störungen:

- Störungen und Arbeiten am Streckenblock zwischen Neuenburg und Bantzenheim, die Rückmelden erfordern
- Haltstellung eines Einfahrsignals im Bahnhof Bantzenheim und Neuenburg ist nicht möglich (siehe 59.4)

Rückmelden wird erforderlich:

- ein Zug am Halt zeigenden oder gestörten Ausfahrtsignal des Bahnhof Bantzenheim oder Neuenburg vorbeifahren soll,
- wenn Blockeinrichtungen vom Fdl Neuenburg in Grundstellung (Bedienung AzGrT) gebracht werden sollen,
- bekannt wird, dass ein Blockabschnitt nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist,
- die Fachkraft das Rückmelden aufgrund von Arbeiten vorgeschrieben hat,
- ein Zug am Halt zeigenden Hauptsignal des Bahnhof Bantzenheim oder Neuenburg unzulässig vorbeigefahren ist.

Der Fdl Bantzenheim meldet alle Störungen am Streckenblock sofort dem Fdl Neuenburg, der Rückmelden einführt.

Einführen Rückmelden:

In den oben genannten Fällen ist durch den Fdl Neuenburg Rückmelden einzuführen. Rückmelden darf erst eingeführt werden, wenn festgestellt wurde, dass der letzte Zug die Grenzstrecke geräumt hat.

Rückmelden ist mit folgendem Wortlaut einzuführen:

Verification de la libération du canton entre Neuenburg et Bantzenheim nécessaire à partir de ... h ... m suite à (motif)

„Rückmelden zwischen Neuenburg - Bantzenheim erforderlich ab ... Uhr wegen ... (Angabe des Grundes).“

Die Rückmeldung des letzten vorausgefahrenen Zuges ist einzuholen, wenn vor einem abzulassenden Zug kein Zug der Gegenrichtung eingetroffen ist.

Wenn die Rückmeldung des letzten vorausgefahrenen Zuges nicht durchgeführt werden kann (z. B. keine Zugschlussfeststellung mehr möglich), ist der nächste Zug mit Befehl Nr. 6 zu beauftragen, den Streckenabschnitt zwischen Bantzenheim - Neuenburg auf Sicht zu befahren.

Ein Zug darf erst zurückgemeldet werden, wenn er auf dem eigenen Bahnhof vollständig angekommen ist und die gemäß den jeweiligen Regelungen vorgesehenen Voraussetzungen erfüllt sind. Die Rückmeldung wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

Train n° ... à ... (nom de la gare d'arrivée)

„Zug (Nummer) in (Name des Ankunftsbahnhofs)“

Die Rückmeldung ist vom Nachbarfahrdienstleiter zu wiederholen und in der dafür vorgesehenen Unterlage nachzuweisen.

Die Bedienung der Signale erfolgt nach den Regeln des jeweiligen EIU. Sind schriftliche Befehle erforderlich, siehe Abschnitt 51.2.

Aufheben Rückmelden:

Der Fdl Neuenburg hebt Rückmelden auf, wenn

- a. er die Meldung über die Beseitigung der Störung oder die Beendigung der Arbeiten erhält und hierüber den Fdl Bantzenheim verständigt
- b. danach muss der Streckenabschnitt von je einem Zug (Kontrollzug) in beiden Fahrtrichtungen befahren worden sein.

Die Fahrt des Kontrollzuges in den Streckenabschnitt muss durch Fahrtstellung des Ausfahrsignals zugelassen worden sein.

Der Kontrollzug muss den Streckenabschnitt bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

Das Rückmelden wird mit folgendem Wortlaut aufgehoben:

La procedure de vérification de la libération du canton entre Neuenburg et Bantzenheim levée à ... heure ... minute.

„Rückmelden zwischen Neuenburg - Bantzenheim aufgehoben, ab ... Uhr.“

Das Einführen und Aufheben des Rückmeldens ist in den fahrdienstlichen Unterlagen und nach den Regeln der jeweiligen Bahn einzutragen.

Abschnitt 59.4 Haltstellung des Einfahrsignals nicht möglich

Ist die Haltstellung eines Einfahrsignals nicht möglich ist Rückmelden nach Abschnitt 59.3 einzuführen. Alle Züge erhalten einen schriftlichen Befehl Nr. 95.95, am Einfahrsignal zu halten und die Weisung des Fahrdienstleiters einzuholen.

Der Fdl teilt dem Nachbar-Fdl dies mit folgendem Wortlaut mit.

Remettez à partir du train n° ..., aux conducteurs un ordre écrit n°95 de s'arrêter avant le signal d'entrée ... de la gare de ... et de se mettre en communication avec l'AC.

„Ab Zug (Nummer) ... übermitteln Sie dem Triebfahrzeugführer Befehl Nr. 95 mit folgendem Inhalt: Halten Sie vor dem Einfahrtsignal ... des Bahnhofes ... und melden Sie sich beim Fahrdienstleiter.“

Nach Beseitigung der Störung ist das Rückmelden aufzuheben und der Nachbar-Fdl ist mit folgendem Wortlaut darüber zu unterrichten, dass Befehl 95.95 nicht mehr erforderlich ist:

Cessez de remettre l'ordre écrit n° 95.95.

„Schriftlicher Befehl 95.95 nicht mehr erforderlich.“

Für das Aufheben des Rückmeldens gilt Abschnitt 59.3

Kann bei einer Blockstörung auf dem Streckenabschnitt nicht eindeutig festgestellt werden, ob die Störung auf der französischen oder deutschen Seite liegt, verständigt der Fdl Neuenburg die Entstörung veranlassende zuständige Stelle (EVZS).

Abschnitt 59.5 - Störung an den Bahnübergängen 5 km 14,970 und/oder 7 km 15,526

1. Folgende Störungsarten können auftreten:
 - a. Bahnübergang Nummer ... Schranke lässt sich nicht schließen
 - b. Bahnübergang Nummer ... Schrankenbaum gebrochen und/oder Lichtzeichenanlage defekt
 - c. Bahnübergang Nummer ... Schranke lässt sich nicht öffnen
 - d. Bahnübergang Nummer ... Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage in Ordnung
2. Maßnahmen der Fahrdienstleiter

Werden Störungen an den Bahnübergängen bekannt, müssen diese dem Nachbar-Fdl umgehend mitgeteilt werden.

Ein Zug in Richtung Bantzenheim oder Neuenburg darf erst abgelassen werden, wenn der Fdl Bantzenheim die Störungsart (siehe 1.) zuerst festgestellt hat und dann dem Fdl Neuenburg mitgeteilt hat.

Der Fdl Bantzenheim teilt dem Fdl Neuenburg die Störungsart mit folgendem Wortlaut mit:

PN n° ..., nature du dérangement : ...

„Bahnübergang Nr. ..., Störungsart ...“

Wenn beiden Fdl die Störungsart bekannt ist, dürfen die Fdl folgende Maßnahmen treffen:

Störungsart	Maßnahme
a. Bahnübergang Nr. ... Schranke lässt sich nicht schließen	Züge sind an- und zurückzuhalten
b. Bahnübergang Nr. ... Schrankenbaum gebrochen und/oder Lichtzeichenanlage defekt	Züge sind an- und zurückzuhalten
c. Bahnübergang Nr. ... Schranke lässt sich nicht öffnen	Züge erhalten für die Dauer der Störung zweisprachigen Befehl 5, Grund 19 und Befehl 95.20, mit der Weisung, den Bahnübergang Nr. ... in km ... mit höchstens 20 km/h zu befahren.
d. Bahnübergang Nr. ... Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage in Ordnung	Züge erhalten für die Dauer der Störung zweisprachigen Befehl 5, Grund 19 und Befehl 95.20, mit der Weisung, den Bahnübergang Nr. ... in km ... mit höchstens 20 km/h zu befahren.

3. Meldung der anderweitigen Sicherung der Bahnübergänge

Der Fdl Bantzenheim teilt dem Fdl Neuenburg mit folgendem Wortlaut die anderweitige Sicherung der Bahnübergänge mit:

Wenn Posten im Einsatz und keine Einschränkungen erforderlich:

Le PN n° ... peut être franchi sans restriction.

„Bahnübergang Nummer ... darf ohne Befehl befahren werden“

oder

Le PN n° ... peut être franchi à la vitesse de 20 km/h.

„Bahnübergang Nummer ... darf mit 20 km/h befahren werden.“

Die Fdl wenden die vom Posten (techn. Fachdienste SNCF) vorgeschriebenen Maßnahmen an. Wenn der Bahnübergang mit 20 km/h befahren werden darf, wenden die Fdl (weiterhin) die unter den Störungsarten c und d vorgeschriebene Maßnahme an.

Wenn Posten im Einsatz und Einschränkung der Geschwindigkeit erforderlich:

Es wird, wie in Punkt 2 c oder d unter „Maßnahme“ beschrieben weiter verfahren.

Wenn die Geschwindigkeitseinschränkung niedriger als 20 km/h sein muss, darf keine Zufahrt stattfinden.

4. Wiederaufnahme des Regelverkehrs

Der Fdl Bantzenheim teilt dem Fdl Neuenburg nach Behebung der Störung die Wiederaufnahme des Regelbetriebes mit.

PN n° ... fonctionnement normal.

„Bahnübergang Nummer ... in Ordnung“

Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporte (aT)

Abschnitt 61 – Grundsätze

Wenn ein EVU einen außergewöhnlichen Transport im internationalen Verkehr über die Grenzstrecke Neuenburg – Bantzenheim durchführen will, muss es folgende Dokumente erhalten:

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

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

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

Die Bef-Ano/Fplo der DB InfraGO enthält:

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

Das Einstellungsgenehmigung von 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 Alsace.

Abschnitt 62 – Zweisprachiger Vordruck

Das COGC Alsace und die zuständige Fahrplanabteilung der DB InfraGO, Region Südwest (Fpl) bieten sich außergewöhnliche Transporte gegenseitig an. Zu diesem Zweck sendet je nach Fahrtrichtung COGC Alsace oder Fpl an die andere Abteilung einen speziellen zweisprachigen Vordruck.

Dieser zweisprachige Vordruck enthält

- den Verkehrstag,
- die Nummer des zu benutzenden Zuges,
- die Bza- und ATE-Nr.
- die Einschränkungen auf dem Grenzstreckenabschnitt des ablassenden Netzes.

Es müssen so viele Vordrucke verwendet werden, wie außergewöhnliche Transporte in dem jeweiligen Zug mitgeführt werden.

Nach Prüfung der Anfrage gibt je nach Fahrtrichtung COGC Alsace oder Fpl die Zustimmung durch Rücksendung des um die Einschränkungen auf dem aufnehmenden Netz ergänzten speziellen zweisprachigen Vordrucks.

Abschnitt 63 – Einstellungsgenehmigung für aT

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

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

Das COGC Alsace verständigt mittels „Dépêche“ den Fdl Bantzenheim und teilt ihm den Verkehrstag, den betreffenden Zug, die ATE- und Bza-Nr. sowie die Einschränkungen für die gesamte Grenzstrecke mit. Parallel dazu informiert Fpl den Fdl Neuenburg durch Übermittlung der Bef-Ano oder Fplo, die den Verkehrstag, den betreffenden Zug, die ATE- und Bza-Nr. sowie die Einschränkungen für die gesamte Grenzstrecke enthält.

Abschnitt 64 – Anbieten und Annehmen von aT

Bevor ein Fdl einen Zug mit einem/mehreren außergewöhnlichen Transport/en in Richtung Nachbarland abfahren lässt, ist der Zug unter Nennung der Zugnummer, der ATE- und Bza-Nummer(n) und des Zusatzes „mit Einschränkung“ oder „ohne Einschränkung“ gemäß der Regelungen in Abschnitt 56 anzubieten. Dabei ist folgender besonderer Wortlaut zu verwenden:

„Annonce du train avec transport(s) Exceptionel(s) ATE n° ... / Bza n° ... avec restrictions ... /sans restriction. Acceptez-vous train n° ... ?“

„Zugmeldung für Zug (Nummer) ... mit außergewöhnlichem Transport/außergewöhnlichen Transporten, ATE-Nr, Bza-Nr ..., mit/ohne Einschränkung. Wird Zug (Nummer) ... angenommen?“

Wenn der Zug mehrere außergewöhnliche Transporte führt, für die mehrere ATE/Bza vorliegen, sind in der Zugmeldung sämtliche ATE- und Bza-Nummern zu nennen.

Der benachbarte Fdl prüft, ob die ATE- und Bza-Nummer(n) mit den ihm vorliegenden Informationen übereinstimmen. Wenn bei ihm die jeweils notwendigen Voraussetzungen für die Durchführung des/der außergewöhnliche/n Transports/-en gegeben sind, nimmt er den Zug mit folgendem Wortlaut an:

Train n° ... avec Transport(s) Exceptionel(s), accepté.

„Zug (Nummer) ... mit außergewöhnlichem Transport/außergewöhnlichen Transporten wird angenommen“

Wird der Zug nicht in der vorgesehenen Form angeboten oder steht der Fahrt ein Hindernis entgegen, ist die Annahme zu verweigern mit den Worten:

Non, attendez.

„Nein warten“.

Der Hinderungsgrund ist anzugeben. Ist das Hindernis weggefallen, ist der Zug anzunehmen mit den Worten:

Maintenant train n° ... avec Transport(s) Exceptionel(s), accepté.

„Jetzt Zug (Nummer) ... mit außergewöhnlichem Transport/außergewöhnlichen Transporten ja“

Kapitel VII. Rangieren

Abschnitt 71 – Rangieren über Signal Ra10 in Neuenburg

Rangierfahrten über das Signal Ra 10 in Neuenburg müssen zwischen den Fdl Neuenburg und Bantzenheim vereinbart werden und es ist eine Gleissperrung gem. Abschnitt 58 der Grenzbetriebsvereinbarung durchzuführen.

Rangierfahrten in Bantzenheim in den Bereich der Grenzstrecke sind nicht zugelassen.

Sofern die Rangierfahrt elektrisch betrieben ist, hat der Tf zu prüfen, dass das Triebfahrzeug für beide Stromsysteme ausgerüstet ist, wenn die Schutzstrecke befahren werden soll.

Der Fdl Neuenburg vereinbart mit dem Triebfahrzeugführer, dass die Rückkehr der Rangierfahrt mit allen Fahrzeugen mit dem folgenden Wortlaut mitzuteilen ist:

„Rangierfahrt mit allen Fahrzeugen im Bahnhof Neuenburg angekommen“

Kapitel VIII. Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen und Arbeiten an diesen Anlagen

Abschnitt 81 – Grundsatz

1. Jeder Infrastrukturbetreiber sorgt für die Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen, die seinen jeweiligen technischen Spezifikationen entsprechen, unabhängig davon, ob sich diese auf deutschem oder französischem Gebiet befinden.
2. Planbare Arbeiten an Einrichtungen auf dem anderen Staatsgebiet müssen zwischen den betroffenen technischen Fachdiensten der beiden Infrastrukturbetreiber DB InfraGO und SNCF RÉSEAU vereinbart werden. Der Infrastrukturbetreiber, auf dessen Gebiet sich die Einrichtung befindet, stellt dem Infrastrukturbetreiber, der die Arbeiten durchführt, eine technische Fachkraft zur Verfügung.
Die zuständigen technischen Fachdienste geben ein gemeinsames zweisprachiges Dokument (Anlage 6) heraus, in dem die bei der Durchführung der Arbeiten zu beachtenden Bedingungen beschrieben sind.
Für ständig wiederkehrende Wartungsarbeiten, für die die anzuwendenden Regelungen den technischen Fachdiensten der beiden Infrastrukturbetreiber bekannt sind, ist ein solches Dokument nicht erforderlich.
3. Für alle planbaren Arbeiten, die Auswirkungen auf den Zugverkehr haben oder für die eine Gleissperrung erforderlich ist, müssen die schriftlichen Anweisungen spätestens 4 Wochen vor Beginn der Arbeiten zwischen der Region Südwest der DB InfraGO und dem COGC Alsace gegenseitig abgestimmt werden. Sie legen hierbei den Inhalt der Arbeiten, die Auswirkungen auf den Betriebsablauf, den Ausführungszeitraum und die zu treffenden Maßnahmen fest.
4. Geplante Arbeiten sind von der begleitenden technischen Fachkraft des örtlich zuständigen Infrastrukturbetreibers mit dem Fdl, auf dessen Gebiet die Arbeiten durchgeführt werden sollen, zu vereinbaren.
Vor der Zustimmung stimmt sich dieser Fdl mit dem Nachbar-Fdl ab.
Er ergreift anschließend die zur Durchführung der Arbeiten erforderlichen Maßnahmen (z. B. Gleissperrung).
5. Bei Arbeiten zur Entstörung von festen Anlagen auf dem anderen Staatsgebiet, die ohne Verständigung der technischen Fachdienste untereinander stattfinden, ist eine Gleissperrung erforderlich.
6. Planbare Arbeiten während der unterbrochenen Arbeitszeit/Betriebsruhe dürfen nach den unter Abschnitt 58 genannten Bedingungen durchgeführt werden. Zusätzlich gelten die jeweilig gültigen Regeln der Infrastrukturbetreiber.

Abschnitt 82 – Zuständigkeitsbereiche der technischen Fachdienste beider Infrastrukturbetreiber

1. Rheinbrücke: Bauwerk mit dazugehörigen Gleisanlagen

Die Unterhaltung der Rheinbrücke (Oberbauten, Widerlager und Pfeiler) ist besonders geregelt gemäß dem „*Accord relatif aux ponts fixes et bacs sur le Rhin à la frontière franco-allemande*“ vom 30. Januar 1953.

SNCF RÉSEAU unterhält die auf der deutschen Seite der Rheinbrücke liegende Gleisanlage von der Schweißung im Gleis S54 bis zur Schienenauszugsvorrichtung (östliches Widerlager in km 4,480 DB). Zur Kostenregelung siehe derzeit gültigen Vertrag.

2. Signaleinrichtungen

Die DB InfraGO AG unterhält folgende Einrichtungen:

- 2000 Hz Indusi-Prüf-Magnet in km 16,000 (SNCF RESEAU)
- ERMTS Balise in km 16,350 (SNCF RESEAU) und km 16,650 (SNCF RESEAU)
- Vorsig f bei km 17,135 (SNCF RESEAU)
- Signal F in km 4,169 (DB) / km 17,990 (SNCF RESEAU)
- die zugehörigen Schränke, Kabel und Versorgungseinrichtungen
- die Anlagen des selbsttätigen Streckenblocks einschl. Achszähler

SNCF RÉSEAU unterhält folgende Einrichtungen:

- Einfahrtsignal C 484 km 14,680 Gleiskontakt, selbsttätige Knallvorrichtung und KVB Balise 484 und Tafel „G“.
- die KVB PROX 484 Balise km. 14,830
- das Einfahrtsignal A15.9 km 15,900 (SNCF RESEAU), Gleiskontakt, KVB Balise 15_9
- die Vorsignalisierung „*Baissez panto*“ (Stromabnehmer senken) der beiden Fahrtrichtungen km 16,500 und 18,298 (SNCF RESEAU) / 3,852 (DB).
- die Tafel „CANAL 4“, die Tafel „GSM-R“ (F) und „REV“ in km 16,888 (SNCF RESEAU)
- Beleuchtete Tafel „*Baissez panto*“ („Stromabnehmer senken“) km 17,313 und 17,478 (SNCF RESEAU)
- Beleuchtete Tafel „*Fin de parcours*“ („Ende der Schutzstrecke“) km 17,313 und 17,478 (SNCF RESEAU)
- die Integra Balise Süd (Balise für den Systemwechsel KVB PZB) km 16,550 (SNCF RESEAU)
- die Integra Balise Nord (Balise für den Systemwechsel KVB PZB) km 16,450 (SNCF RESEAU)
- die KVB PK17_1 km 17,125 (SNCF RESEAU)
- die zugehörigen Schränke, Kabel und Versorgungseinrichtungen
- die Bahnübergänge BÜ 5 in km 14,970 (SNCF RESEAU) und BÜ 7 km 15,526 (SNCF RESEAU)
- die Bahnübergangskontakte für „TVP“ in km 14,735 (SNCF RESEAU) und km 14,310 (SNCF RESEAU)
- die Bahnübergangskontakte für BÜ 7 in km
 - 14,898 (SNCF RESEAU)
 - 16,155 (SNCF RESEAU)
- die Bahnübergangskontakte für BÜ 4 in km 15,241 (SNCF RESEAU)
- die Bahnübergangskontakte für BÜ 5 in km 15,597 (SNCF RESEAU)
- die Gleiskreise z499 und z501.

3. Fernmeldeeinrichtungen

Die DB InfraGO unterhält:

- den Fernsprecher am Signal F
- dass bis zum Kabelverteiler in km 4,394 verlegte Fernmeldekabel DB InfraGO – SNCF RÉSEAU
- die Anlagen GSM-R (D) einschließlich Hinweistafel in km 16,793 (SNCF RESEAU).

SNCF RÉSEAU unterhält:

- den Fernsprecher am Einfahrsignal C484 in km 14,680 und das zugehörige Kabel.
- die Alarmtelefone bei km 15,175, 16,075, 16,955 und 17,383 und die zugehörigen Kabel.
- Verteilerschrank in km 16,930 (SNCF RESEAU)
- die Anlagen GSM-R (F).

4. Oberleitung

Die Grenze für die Unterhaltung der Oberleitung liegt am östlichen Streckentrenner (km 4,738 (DB), km 17,442 (SNCF RESEAU) der Schutzstrecke. Dieser Streckentrenner wird durch DB InfraGO unterhalten.

Abschnitt 83 – Sperrfahrten bei Arbeiten

1. Sobald das Gleis gesperrt ist, dürfen in diesem Gleis Fahrten nach den Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers durchgeführt werden.
2. Wenn Fahrten im gemäß Abschnitt 58 gesperrten Gleis verkehren sollen, ist das Ablassen der Fahrten zwischen den Fdl zu vereinbaren und die Rückkehr mit dem folgenden Wortlaut mitzuteilen:

<i>Sperrfahrt n° ... a dégagé entier en gare de ...</i>

<i>Sperrfahrt (Nummer) ... ist vollständig im Bahnhof ... angekommen“</i>

Die Fahrten sind in den jeweiligen Unterlagen nachzuweisen.

3. Das Ein- und Aussetzen von Zweiwegfahrzeugen oder Kleinwagen ist auf der Grenzstrecke verboten.

Abschnitt 84 – Arbeiten, die eine Freischaltung der Oberleitung erfordern

1. Bestimmte Arbeiten können nur bei freigeschalteter Oberleitung durchgeführt werden. Die Freischaltung erfolgt gemäß den Regelungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.
2. Bei Arbeiten an Infrastrukturanlagen außerhalb des neutralen Abschnittes wird der andere Infrastrukturbetreiber nicht verständigt, wenn der Zugverkehr nicht beeinträchtigt ist.
3. Bei geplanten Arbeiten, die die Freischaltung der Oberleitung des benachbarten Infrastrukturbetreibers erfordern, ist dieser mindestens 6 Wochen vor Beginn dieser Arbeiten schriftlich (E-Mail, Fax, Brief, ...) mit Empfangsbestätigung zu verständigen. Die Empfangsbestätigung ist ebenfalls schriftlich zu geben. Wenn erforderlich kann die Frist verkürzt werden.

a. Arbeiten durch SNCF RÉSEAU

Am Tage des Arbeitsbeginns stellt DB InfraGO einen Schaltantragsteller, der sich zur festgesetzten Zeit bei der Schutzstrecke mit dem Schaltantragsteller der SNCF RÉSEAU trifft. Der Schaltantragsteller der SNCF RÉSEAU füllt zwei Exemplare des zweisprachigen Vordrucks aus (Anlage 6).

Nach Freischaltung der DB-Oberleitung übergibt der Schaltantragsteller der DB InfraGO einen Vordruck mit Unterschrift dem Schaltantragsteller der SNCF RÉSEAU.

Nach Beendigung der Arbeiten gibt der Schaltantragsteller der SNCF RÉSEAU den Vordruck unterschrieben an den Schaltantragsteller der DB InfraGO zurück, der die Bahnerdung aufhebt und die Einschaltung der DB-Oberleitung erlaubt. Der Vordruck verbleibt beim Schaltantragsteller der DB InfraGO.

b. Arbeiten durch DB InfraGO

Am Tage des Arbeitsbeginns stellt SNCF RÉSEAU einen Schaltantragsteller, der sich zur festgesetzten Zeit bei der Schutzstrecke mit dem Schaltantragsteller der DB InfraGO trifft. Der Schaltantragsteller der DB InfraGO füllt zwei Exemplare des zweisprachigen Vordrucks aus (Anlage 6).

Nach Freischaltung der Oberleitung durch den Schaltantragsteller der SNCF RÉSEAU übergibt dieser einen Vordruck mit Unterschrift dem Schaltantragsteller der DB InfraGO.

Nach Beendigung der Arbeiten gibt der Schaltantragsteller der DB InfraGO den Vordruck unterschrieben an den Schaltantragsteller der SNCF RÉSEAU zurück, der die Bahnerdung aufhebt und die Einschaltung der SNCF RÉSEAU-Oberleitung erlaubt. Der Vordruck verbleibt beim Schaltantragsteller der SNCF RÉSEAU.

4. Wird auf der Grenzstrecke die Oberleitung

- des französischen Netzes ausgeschaltet, verständigt der Fdl Bantzenheim den Fdl Neuenburg,
- des deutschen Netzes ausgeschaltet, verständigt der Fdl Neuenburg den Fdl Bantzenheim

*Caténaire consignée entre Neuenburg (ou Bantzenheim) et la section de séparation.
Oberleitung zwischen Neuenburg (oder Bantzenheim) und Schutzstrecke ausgeschaltet*

5. Das Wiedereinschalten der Oberleitung haben sich die Fahrdienstleiter beider Bahnhöfe jeweils zu melden:

*Caténaire entre Neuenburg (ou Bantzenheim) et la section de séparation remise sous tension.
Oberleitung zwischen Neuenburg (oder Bantzenheim) und Schutzstrecke wieder eingeschaltet*

Abschnitt 85 – Zugfahrten in den Bereich des anderen Infrastrukturbetreibers bei ausgeschalteter Oberleitung

- (1) Zugfahrten in den Bereich des anderen Infrastrukturbetreibers bei ausgeschalteter Oberleitung hinter dem neutralen Abschnitt 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:

Richtung Bantzenheim – Neuenburg

Soll bei ausgeschalteter Oberleitung ein nicht elektrisch betriebener Zug nach Neuenburg verkehren, hat sich der FdI Bantzenheim davon zu überzeugen, dass es sich um einen Zug ohne Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer handelt, bevor er die Fahrt in den spannungslosen Abschnitt zulässt.

An den FdI Neuenburg ist folgende Meldung zu geben:

Train n° ... prêt au départ, ce train ne comporte pas de véhicule avec un pantographe levé.

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

Der FdI Bantzenheim darf den Zug erst abfahren lassen, nachdem diese Meldung, die das Anbieten, Annehmen und Abmelden nicht ersetzt, abgegeben wurde.

Richtung Neuenburg – Bantzenheim

Soll bei ausgeschalteter Oberleitung ein nicht elektrisch betriebener Zug nach Bantzenheim verkehren, hat der FdI Neuenburg den Zug am Ausfahrtsignal anzuhalten, um sich davon zu überzeugen, dass es sich um einen Zug ohne Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer handelt. An den FdI in Bantzenheim ist folgende Meldung zu geben:

Train n° ... prêt au départ, ce train ne comporte pas de véhicule avec un pantographe levé.

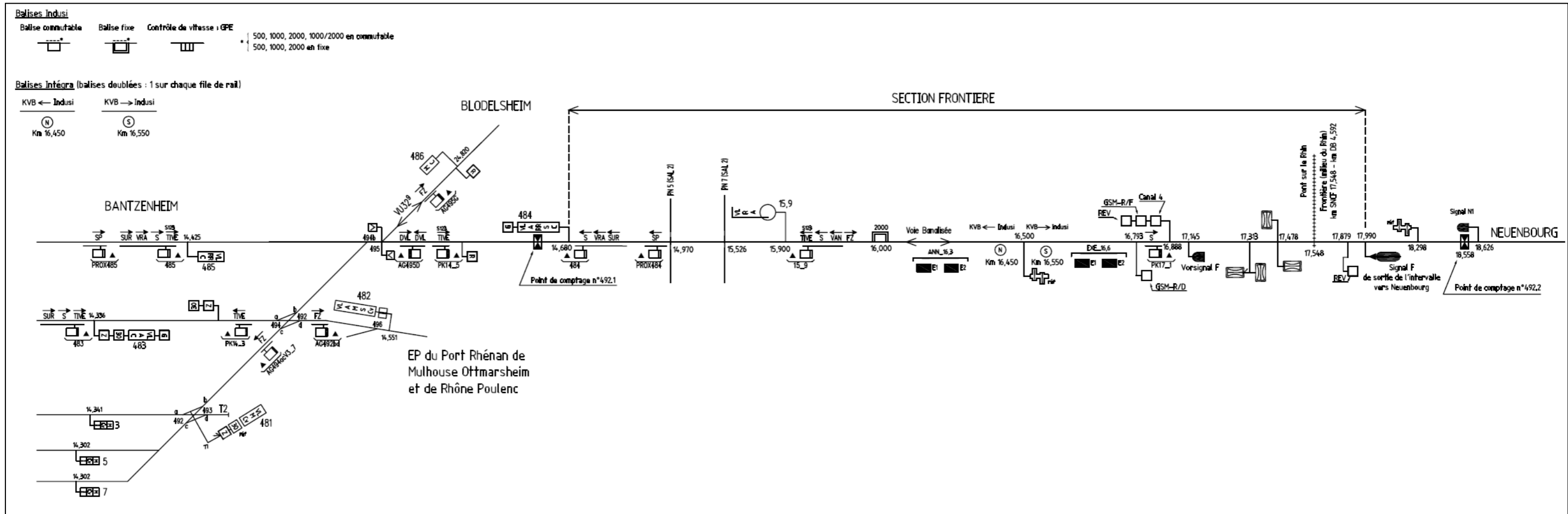
„Abfahrbereiter Zug ... (Nummer) ... führt keine Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer“.

Der FdI Neuenburg darf den Zug erst abfahren lassen, nachdem diese Meldung, die das Anbieten, Annehmen und Abmelden nicht ersetzt, abgegeben wurde.

Anlage 1 / Annexe 1 :

Plan der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg / Plan de la section frontière de Bantzenheim à Neuenbourg

Bleibt Frei
Pas d'information sur cette page



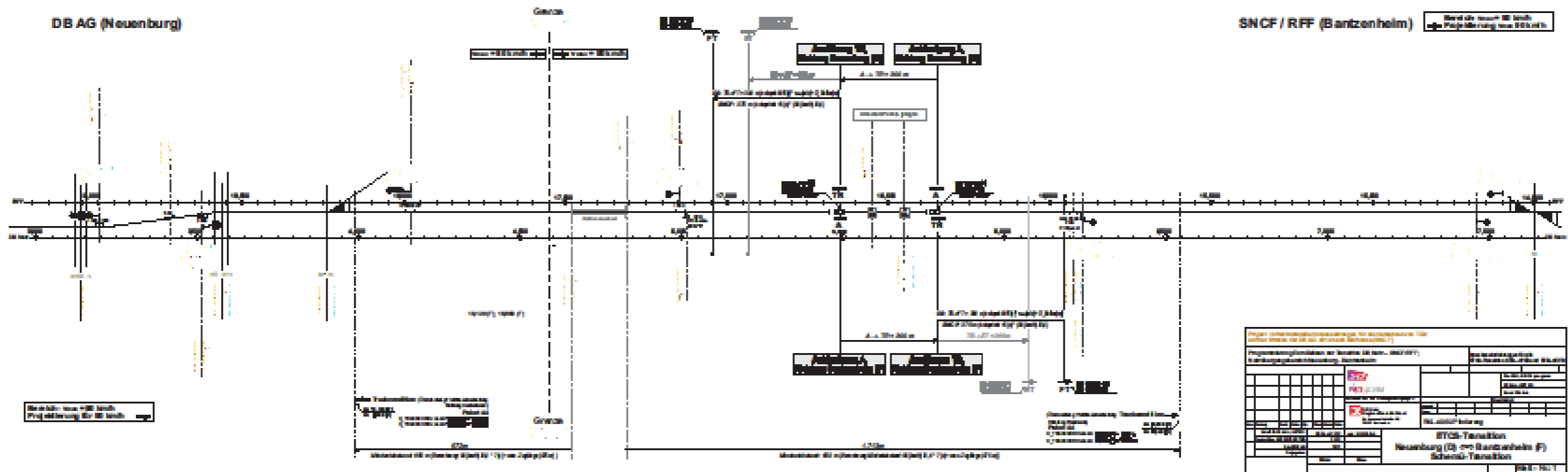
Bleibt Frei
Pas d'information sur cette page

Anlage 2 / Annexe 2 :

**Plan der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenbourg mit
ETCS-Balisen**

**Plan de la section frontière Bantzenheim – Neuenbourg
avec les balises ETCS**

Bleibt Frei
Pas d'information sur cette page



Bleibt frei
Pas d'information sur cette page

Anlage 3 a / Annexe 3 a :

Befehl der DB (Deutsch/Französisch)

Befehl DB (Allemand / Français)

Bleibt frei
Pas d'information sur cette page

Befehle 1 - 9

A Zugnummer _____ C Standort des Zuges _____
 _____ von _____
 E Anzahl der Vordrucke _____ D Standort des Anweisenden _____

1 Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal

darf vorbeifahren am EOA/Signal
 1.10 _____ 1.11.1 km / 1.11.2 Signal, Zugmeldestelle
 und _____
 1.12.1 km / 1.12.2 Signal, Zugmeldestelle

ist vom Fahren auf Sicht befreit
 x.25 _____ und _____
 1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle

Zusätzliche Anweisungen
 x.95 _____
 x.96 [Freitext] _____

2 Weiterfahren nach TR / Weiterfahren nach Vorbeifahrt

darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrerlaubnis empfangen
 2.10 wurde _____ ist vom Fahren auf Sicht befreit
 x.25 _____

Zusätzliche Anweisungen
 x.95 _____
 x.96 [Freitext] _____

3 Verbleiben im Stillstand

Verbleiben im Stillstand 3.10 "Fahrt beenden" durchführen 3.15 Vorhandene ETCS-Fahrerlaubnis löschen 3.20

4 Widerruf eines Befehls

Befehl _____ wird widerrufen
 4.10 4.11 eindeutige Kennung _____

5 Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung

Geschwindigkeitsbeschränkung _____ zwischen/in _____ und _____
 x.41 _____ x.42.1 km/h _____ x.43 Zugmeldestelle _____
 von _____ bis _____
 x.44 Zugmeldestelle _____ x.47.1 km / x.47.2 Signal _____ x.48.1 km / x.48.2 Signal _____

Zusätzliche Anweisungen
 x.95 _____
 x.96 [Freitext] _____

6 Fahren auf Sicht

Fahren auf Sicht [und] Geschwindigkeitsbeschränkung _____
 6.40 _____ x.41 _____ x.42.1 km/h _____
 zwischen/in _____ und _____
 x.43 Zugmeldestelle _____ x.44 Zugmeldestelle _____
 von _____ bis _____
 x.47.1 km / x.47.2 Signal _____ x.48.1 km / x.48.2 Signal _____

Strecke aus folgendem Grund prüfen _____ Ergebnis melden an _____
 x.90 _____ x.91 [Freitext] _____ x.92 [Freitext] _____

Zusätzliche Anweisungen
 x.95 _____
 x.96 [Freitext] _____

7 Starten in SR

darf in SR starten 7.10 darf vorbeifahren am EOA _____
 7.20 _____ 7.21 Signal, Zugmeldestelle

ist vom Fahren auf Sicht befreit
 x.25 _____

8 BÜ sichern

muss halten vor BÜ zwischen/in _____ und _____
 8.50 _____ x.43 Zugmeldestelle _____
 _____ in _____ und _____ und _____
 x.44 Zugmeldestelle _____ 8.51.1 km _____ 8.52.1 km _____ 8.53.1 km _____
 und _____ und _____ und _____ und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist
 8.54.1 km _____ 8.55.1 km _____ 8.56.1 km _____

9 Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung

Eingeschränkte Fahrstromversorgung zwischen/in _____ und _____
 9.40 _____ x.43 Zugmeldestelle _____
 _____ von _____ bis _____
 x.44 Zugmeldestelle _____ x.47.1 km / x.47.2 Signal _____ x.48.1 km / x.48.2 Signal _____

Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert ja [oder] nein
 9.67 _____ 9.68 _____

Fahren mit gesenktem Stromabnehmer 9.70 Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter 9.75

V Name Triebfahrzeugführer _____ B Datum _____ Y Uhrzeit _____

W Name Anweisender _____ Z Eindeutige Kennung _____

Grund Nr.	Anlass	v in km/h	Grund Nr.	Anlass	v in km/h
10	Gleis kann besetzt sein	FaS	29	Mängel am Oberbau)*
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis	FaS	30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis)	FaS
12	Fahrzeuge im Gleis	FaS	31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdbeben, Sturmschäden etc.)	FaS
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs	FaS	32	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel	FaS
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis	30	33	PZB-Streckeneinrichtung gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung)	50
15	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbare Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	20	34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen	50
16	Kein Durchrutschweg	30	35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert	5
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit	50	36	Heißläuferortungsanlage / Festbremsortungsanlage gestört	200
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren	40	37	Warnung von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich)*
19	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert	20	38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert	FaS
20	Spurrillen nicht von Eis und Schnee befreit	30	39	Engstelle für Lü-Sendungen	10
21	Reisendenübergang nicht gesichert	5	40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen)*
22	Bauarbeiten	)*	41	Spitzensignal unvollständig	40
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis	FaS	42	Windwarnung	80
24	Zustand nach Bauarbeiten	)*	43	Schwungfahrabschnitt	140
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt	FaS			
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber La)*			
27	Beschäftigte im gesperrten Gleis	20 FaS			
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau	25 FaS			

FaS = Auftrag zum Fahren auf Sicht *) = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

V408.0411V01/408.2411V01

Befehle 21 - 95

A Zugnummer von C Standort des Zuges / Standort der Rangierabteilung
 E Anzahl der Vordrucke D Standort des Anweisenden

21 Einfahrt / Weiterfahrt
 darf in/auf der einfahren [oder] weiterfahren
 21.10 21.11 Zugmeldestelle 21.12 21.13

22 Ausfahrt aus dem Bf/Bft
 darf aus dem ausfahren
 22.10 22.11 Bf / 22.12 Bft

23 Fahren auf dem Gegengleis
 fährt auf dem Gegengleis von bis
 23.10 23.11 Zugmeldestelle 23.12 Zugmeldestelle

24 Zurückkehrende Fahrten
 fährt [oder] schiebt nach von in Richtung
 24.11 24.12 24.13 Zugmeldestelle
 bis und kehrt zurück
 24.14 Zugmeldestelle 24.15 km / 24.16 Signal
 Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis
 24.20 24.30

25 Weiterfahren sowie Ein- und Ausfahren vom Gegengleis
 darf vom Gegengleis ab auf der weiterfahren
 25.10 25.11 km 25.12 Abzw / 25.13 Üst
 darf vom Gegengleis ab auf der weiterfahren
 25.20 25.21 km 25.22 Abzw / 25.23 Üst
 darf vom Gegengleis ab in den einfahren [und] ausfahren
 25.30 25.31 km 25.32 Bf / 25.33 Bft 25.34

26 Halten auf dem Gegengleis
 muss auf dem Gegengleis halten vor Signal Ne 1 [oder] in Höhe des
 26.10 26.11 26.12 26.13 Signal
 in des/der
 26.14 km 26.15 Zugmeldestelle

27 LZB abschalten
 muss die LZB von bis abschalten
 27.10 27.11 Zugmeldestelle 27.12 Zugmeldestelle

28 Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart
 muss ETCS-Level wählen muss ETCS-Betriebsart wählen
 28.10 28.11 ETCS-Level 28.20 28.21 ETCS-Betriebsart

29 Weiterfahrt signalgeführt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h
 darf signalgeführt weiterfahren muss 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren
 29.10 29.20
 muss bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren
 29.30

30 Aus der LZB entlassen
 darf sich aus der LZB entlassen
 30.10

31 Rangieren über Ra 10 oder Einfahrweiche
 darf im auf Einfahrgleis aus Richtung
 31.10 31.11 Bf / 31.12 Bft
 über Signal Ra 10 [oder] Einfahrweiche
 31.13 Zugmeldestelle 31.14 31.15
 hinaus bis rangieren
 31.16 Nr. Einfahrweiche 31.17 Uhrzeit

32 Anhalten
 muss anhalten vor
 32.10 32.11 Stelle vor der anzuhalten ist

33 gestörte LZB-Bk/ETCS-Bk
 muss bis zur gestörten mit höchstens der im Fahrplan
 33.10 33.11 LZB-Bk / 33.12 ETCS-Bk
 angegebene Geschwindigkeit fahren und dort auch bei LZB-Fahrt/ETCS-Fahrerlaubnis anhalten

34 VMZ einstellen
 muss VMZ von bis einstellen
 34.10 34.11 km/h 34.12 Zugmeldestelle 34.13 Zugmeldestelle

95 Zusätzliche Anweisungen
 muss bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeit fahren und niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale beachten
 95.10
 muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ/RÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte/RÜ-Mitte erreicht hat
 95.20
 muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen
 95.30
 muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben
 95.40
 PZB in/am ständig wirksam unwirksam
 95.50 95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle 95.53 95.54
 muss folgende Anweisungen beachten
 95.95

 95.96 [Freitext]

V Name Triebfahrzeugführer B Datum Y Uhrzeit
 W Name Anweisender Z Eindeutige Kennung

Anlage 3 b / Annexe 3 b :

Bleibt frei / réservé

*Bleibt frei
Pas d'information sur cette page*

Anlage 4 / Annexe 4 :

Bleibt frei

réservé

Anlage 5 / Annexe 5 : entfällt

Anlage 6 / Annexe 6 :

Zweisprachiger Vordruck

Imprimé bilingue

*„Durchführung von Arbeiten an oder in der Nähe von Oberleitungsanlagen auf der Grenzstrecke“
« Exécution de travaux sur ou à proximité du ou des éléments du SLAC sur la section frontière »*

Bleibt frei
Pas d'information sur cette page

Imprimé bilingue pour l'exécution de travaux sur ou à proximité du ou des éléments du SLAC exigeant une concertation préalable entre les deux GI sur la section frontière de :	Zweisprachiger Vordruck für die Durchführung von Arbeiten an oder in der Nähe von Oberleitungsanlagen, die eine vorherige Abstimmung zwischen den beiden EIU erfordern für die Grenzstrecke
..... (Bahnhof-Schaltgruppe, freie Strecke-Schaltabschnitt/Section élémentaire, groupement, sous-secteur)	
1. Demande de mise hors tension du ou des éléments du SLAC ci-après :	1. Anfrage zur Ausschaltung der folgenden Schaltgruppen/Schaltabschnitte:
..... (Bahnhof-Schaltgruppe, freie Strecke-Schaltabschnitt/Section élémentaire, groupement, sous-secteur)	
Travaux prévus :	Arbeiten vorgesehen:
vom/le (Datum/date) von/de (Std, Min/h, min) bis/jusqu'au (Datum/date) bis/à (Std, Min/h, min) Datum/Uhrzeit (Std, Min) der Anfrage / Date/heure (heure, minute) de la demande Vorname/Name (Arbeitsverantwortlicher) / Prénom/Nom (chargé des travaux) Unterschrift/Signature	
2. Notification de la mise hors tension du ou des éléments du SLAC ci après :	2. Meldung über die Ausschaltung und Bahnerdung der folgenden Schaltgruppen/Schaltabschnitte:
..... (Bahnhof-Schaltgruppe, freie Strecke-Schaltabschnitt/Section élémentaire, groupement, sous-secteur)	
sont privés d'alimentation et reliés aux rails au droit des poteaux	sind ausgeschaltet, Bahnerdungsvorrichtungen sind eingebaut an den Masten
Nr./n° und/et Nr./n° Datum/Uhrzeit (Std, Min) der Meldung / Date/heure (heure, minute) de la notification Vorname/Name (Anlagenverantwortlicher / „zuständiger Mitarbeiter“) Prénom/Nom (agent habilité / « responsable des installations ») Unterschrift/Signature	
3. Avis que les travaux sont terminés et que le ou les éléments du SLAC ci-après :	3. Meldung, dass die Arbeiten abgeschlossen und die folgenden Schaltgruppen/Schaltabschnitte:
..... (Bahnhof-Schaltgruppe, freie Strecke-Schaltabschnitt/Section élémentaire, groupement, sous-secteur)	
sont de nouveau exploitables et peuvent être remis sous tension sans restrictions.	wieder betriebsbereit und zum Einschalten frei sind.
Datum/Uhrzeit (Std, Min) der Meldung / Date/heure (heure, minute) de l'avis Vorname/Name (Arbeitsverantwortlicher) / Prénom/Nom (chargé des travaux) Unterschrift/Signature	

Dispositions particulières pour travailler sur et à proximité des SLAC sur les sections-frontière franco-allemandes nécessitant une concertation entre les deux gestionnaires d'infrastructure (GI).

Toutes les mesures concernant la nature et la localisation des travaux à exécuter ainsi que la zone de travail sur le réseau voisin sont à définir entre :

- l'agent habilité de la SNCF RÉSEAU ou le « responsable des installations » de DB InfraGO,
 - et le chargé des travaux correspondant,
- et à formaliser à l'aide d'un imprimé bilingue franco-allemand autocopiant (voir modèle ci-après).

1. Avant le début des travaux :

Le chargé des travaux demande à l'aide de l'imprimé bilingue au « responsable des installations » de DB InfraGO ou à l'agent habilité de la SNCF RÉSEAU de prendre les mesures lui donnant l'assurance que les éléments du SLAC sur lesquels il doit travailler seront hors tension et le resteront pendant toute la durée des travaux.

2. Notification de la mise hors tension :

Après avoir relié le ou les éléments du SLAC aux rails, le « responsable des installations » de DB InfraGO ou l'agent habilité de la SNCF RÉSEAU notifie, à l'aide de l'imprimé bilingue, au chargé des travaux que le ou les éléments du SLAC sont hors tension et le resteront pendant toute la durée des travaux et l'informe de l'emplacement des connexions de mise au rail.

3. A la fin des travaux :

3.1. Le chargé des travaux avise, à l'aide de l'imprimé bilingue, le « responsable des installations » de DB InfraGO ou l'agent habilité de la SNCF RÉSEAU que les travaux sont terminés, et, que pour sa partie, les éléments du SLAC sont de nouveau exploitables et que les connexions de mise au rail peuvent être retirées.

3.2. Le « responsable des installations » de DB InfraGO ou l'agent habilité de la SNCF RÉSEAU :

- s'assure que rien ne s'oppose à la reprise de la traction électrique,
- retire les connexions de mise au rail,
- autorise la remise sous tension des éléments du SLAC mis hors tension.

Regularien für Arbeiten an und in der Nähe von Oberleitungsanlagen auf deutsch-französischen Grenzstrecken, die eine Abstimmung zwischen den beiden Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) erfordern

Alle Maßnahmen sind hinsichtlich Art und Umfang der auszuführenden Arbeiten / Arbeitsgrenzen beim benachbarten EIU zwischen

- dem „zuständigen Mitarbeiter“ der SNCF RÉSEAU oder dem Anlagenverantwortlichen der DB InfraGO,
- und dem jeweiligen Arbeitsverantwortlichen abzustimmen und mittels einem zweisprachigen deutsch-französischen Vordruck (siehe beigefügtes Muster) zweifach zu dokumentieren.

1. Vor Beginn der Arbeiten:

Der Arbeitsverantwortliche veranlasst mittels des zweisprachigen Vordrucks das notwendige Herstellen und Sicherstellen des spannungsfreien Zustandes von Anlagenteilen der Oberleitungsanlage durch den Anlagenverantwortlichen der DB InfraGO oder durch den „zuständigen Mitarbeiter“ der SNCF RÉSEAU.

2. Meldung über die Ausschaltung und Bahnerdung:

Der Anlagenverantwortliche der DB InfraGO oder der „zuständige Mitarbeiter“ der SNCF RÉSEAU führt die Bahnerdung durch, meldet dem Arbeitsverantwortlichen mittels des zweisprachigen Vordrucks die Herstellung und Sicherstellung des spannungsfreien Zustandes, und teilt ihm die Einbauorte der Bahnerdungsvorrichtungen mit.

3. Nach Abschluss der Arbeiten:

3.1. Der Arbeitsverantwortliche meldet dem Anlagenverantwortlichen der DB InfraGO oder dem „zuständigen Mitarbeiter“ der SNCF RÉSEAU mittels des zweisprachigen Vordrucks, dass die Arbeiten abgeschlossen, die Anlagenteile aus seiner Sicht wieder betriebsbereit sind und die Bahnerdung aufgehoben werden kann.

3.2. Der Anlagenverantwortliche der DB InfraGO oder der „zuständige Mitarbeiter“ der SNCF RÉSEAU

- überzeugt sich, dass nichts der Wiederaufnahme des elektrischen Betriebs entgegensteht,
- hebt die Bahnerdung auf,
- veranlasst die Wiedereinschaltung der ausgeschalteten Anlagenteile.

Anlage 7 / Annexe 7 :

Zweisprachiger Vordruck für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten – Richtung Frankreich Deutschland

Imprimé bilingue utilisé pour l'acheminement des transports exceptionnels – sens France Allemagne

*Bleibt frei
Pas d'information sur cette page*

Centre Opérationnel de la Circulation Ferroviaire

ETABLISSEMENT INFRASTRUCTURE CIRCULATION ALSACE
 22 place de la gare - 67000 STRASBOURG
 TÉL. : +33 (0)3 88 27 83 88 (78 11 29) - FAX : +33 (0)3 88 15 95 41
guichet.operationnel.al@sncf.fr


**Acceptation Transport Exceptionnel
 Sens France - Allemagne**

Zustimmung aussergewöhnliche Sendungen
 Verkehr Frankreich / Deutschland auf französischem Netz

Numéro d'ATE	ATE Nr	
Date	Datum	
Ref TZ	TZ Nr	
Train d'acheminement	Zug Nr	
Du	Vom	

Parcours du TE

Strecke des TE

Origine	Abgangsbahnhof	
Heure de départ	Abfahrtszeit	
Gare d'arrivée	Ankunftsbahnhof	
Heure d'arrivée	Ankunftszeit	
Gare frontière	Grenzbahnhof	
Heure de passage	Durchfahrtszeit	

N° d'autorisation français :

Französisch Zulassungsnummer

Motif du refus :

AblehnungsGrund

Bitte das Dokument ausfüllen und zurücksenden

TE traité sur le parcours Allemand

TE verarbeitung auf das Deutschen Netz

Accepté Akzeptiert

Refusé Geweigert

Motif Grund

Bleibt frei
Pas d'information sur cette page

Dernière page de la consigne.

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Gemeinsame Regelungen der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Straßburg Neudorf - Kehl	302.6202Z01 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsamen Regelung haben:

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

und

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

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

Siehe folgende Seiten



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

zwischen SNCF Réseau und DB InfraGO

Auszug für Eisenbahnverkehrsunternehmen

Deutsche Fassung

Version 02	Gültig ab
	14.12.2025

Geschäftsführende Stellen / Services responsables**DB InfraGO AG****Geschäftsbereich Fahrweg**

Region Südwest
 Betrieb Netz Freiburg
 Bismarckallee 11
 79098 Freiburg

Deutschland

SNCF Réseau

Etablissement Infrastructure Circulation
 22, place de la gare
 67000 Strasbourg

France

Verteiler Deutschland Distribution allemande	Verteiler Frankreich Distribution française
---	--

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

Bekanntgaben

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

Berichtigungen

Nummer	Datum
1	14/12/2025

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

Freiburg, den

Strasbourg, le :

gez. i. V. Born

Pascal Meyer (rédacteur)

.....

.....

gez. i. A. Gmeiner

Sébastien Erb (vérificateur)

.....

.....

Cyricl Cuenot (approbateur)

.....

Inhalt

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

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

1 ALLGEMEINES

1.1 Außer Kraft tretende oder ersetzte Dokumente

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

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

1.2 Inhalt und grundsätzliche Regelungen

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

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

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

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

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

1.3 Sprachregelung und sicherheitsrelevante Kommunikation

Die Betriebssprachen auf der Grenzstrecke sind:

mit dem Fdl Strasbourg-Neudorf: Französisch oder Deutsch

Mit dem Fdl Kehl: ausschließlich Deutsch

1.3.1 Sicherheitsrelevante Kommunikation

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

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

1.4 Beschreibung der Grenzstrecke

1.4.1 Umfang der Grenzstrecke

Die geographischen Grenzen der Grenzstrecke sind:

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

Die Staatsgrenze befindet sich in Rheinmitte in:

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

Die jeweiligen Streckenkilometrierungen der Netze enden an diesem Punkt.

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

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

1.4.2 Betrieb

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

Die Abstandshaltung wird durch einen Selbstblock sichergestellt.

Es wird in der Regel rechts gefahren.

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

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

Fahrten in das Gegengleis erfolgen gemäß den Regelungen des jeweiligen EIU.

Fahrten von Kehl nach Gleis 1 (Strasbourg-Neudorf – Kehl) erhalten das Signal Zs 6.

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

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

Der Fahrdienst ist durchgehend sichergestellt.

1.4.3 Einrichtungen

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

1.4.3.1 Einrichtungen von DB InfraGO auf französischem Staatsgebiet

Folgende Einrichtungen der DB InfraGO befinden sich auf französischem Staatsgebiet:

- Einfahrsignale F100 und FF100 mit 2000/1000 Hz PZB-Magneten und Achszähler in km 7,702
- 500 Hz PZB-Magnete in km 7,451
- Einfahrvorsignalwiederholer VWf100 und VWff100 mit Signal Lf 6 in km 7,402
- die 2000 Hz-Prüfmagnete zur Geschwindigkeitsüberwachung in km 7,302 Gleis 1 und 2
- die 2000 Hz-Prüfmagnete in km 6,990 (Gleis 1) und km 7,010 (Gleis 2)

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

1.4.4 Zugsicherungssysteme, GSM-R und Oberleitung

1.4.4.1 Umschaltung der fahrzeugseitigen Zugsicherungssysteme

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

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

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

1.4.4.2 Zugfunk (GSM-R)

Die Grenzstrecke ist mit Zugfunk GSM-R ausgerüstet.

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

Der Umschaltpunkt ist örtlich durch entsprechende Hinweistafeln gekennzeichnet.

1.4.4.3 Elektrischer Zugbetrieb

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

Die Oberleitung der DB InfraGO wird mit 15 kV Wechselspannung, 16,7 Hertz, betrieben und von der Zentralschaltstelle (Zes) Karlsruhe aus gesteuert.

Die Oberleitung der SNCF Réseau wird mit 25 kV Wechselspannung, 50 Hertz betrieben und vom Central Sous Stations (CSS) Pagny-sur-Moselle aus gesteuert.

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

Hinweise:

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

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

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

1.5 Trassenmanagement

1.5.1 Grundsätze

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

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

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

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

Auf der Grenzstrecke wird nach französischen Fahrplanunterlagen gefahren.

1.5.2 Trassenanmeldung

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

1.5.3 Kapazitätseinschränkung

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

1.5.4 Nichtnutzung einer Trasse

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

1.5.5 Fahrplanunterlagen

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

1.6 Ständige Änderung der Signalisierung

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

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

1.7 Vorübergehende Langsamfahrstellen

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

1.7.1 Geplante Langsamfahrstellen

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

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

1.7.2 Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

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

1.7.3 Kennzeichnung der vorübergehenden Langsamfahrstellen

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

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

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

2 Fahrdienst

2.1 Zuglänge

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

2.2 Schlussignale an Zügen

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

- zwei rote Lichter oder
- zwei Schlusslaternen.

Verantwortlich für die Zugschlussignale ist das jeweilige EVU.

2.3 Besonderheiten in der betrieblichen Durchführung der Zugfahrten aufgrund technischer Einrichtungen

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

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

2.4 Anhalten der Züge bei Gefahr

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

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

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

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

Der Nothaltauftrag wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

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

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

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

2.5 Sicherung durch Tf während der Untersuchung seines Zuges

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

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

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

oder

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

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

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

2.6 Verminderter Reibwert

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

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

2.7 Schriftliche Befehle

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

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

2.7.1 Vorbeifahrt an den Signalen C50 bis Cv53

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

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

2.8 Rangieren

2.8.1 Rangieren auf Seite Kehl und Strasbourg-Neudorf

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

2.8.2 Besonderheit

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

2.9 Außergewöhnliche Transporte (aT)

2.9.1 Grundsätze

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

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

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

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

Die Befo/Fplo und das ATE enthalten:

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

2.9.2 Durchführung von aT

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

Auf dem französischen Netz

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

Auf dem deutschen Netz

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

2.10 Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft

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

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

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

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

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

2.11 Hilfeleistung

2.11.1 Grundsätze

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

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

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

Die Hilfeleistung wird je nach Erfordernis erbracht von:

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

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

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

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

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

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

2.11.2 Zuführen einer Hilfeleistung vom rückgelegenen Bahnhof

Die Sperrfahrt erhält bei der Zuführung

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

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

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

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

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

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

2.11.2.2 Schieben des liegengebliebenen Zuges

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

„Schieben Sie den liegengebliebenen Zug bis in den Bahnhof“

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

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

2.11.3 Zuführen einer Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof

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

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

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

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

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

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

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

2.12 Maßnahmen vor Ablassen einer Zugfahrt bei ausgeschalteter Oberleitung

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

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

Der Fdl

- hält den Zug an,
- befragt den Tf.

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

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

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

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

2.13 Störung der Sicherungstechnik oder der Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung

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

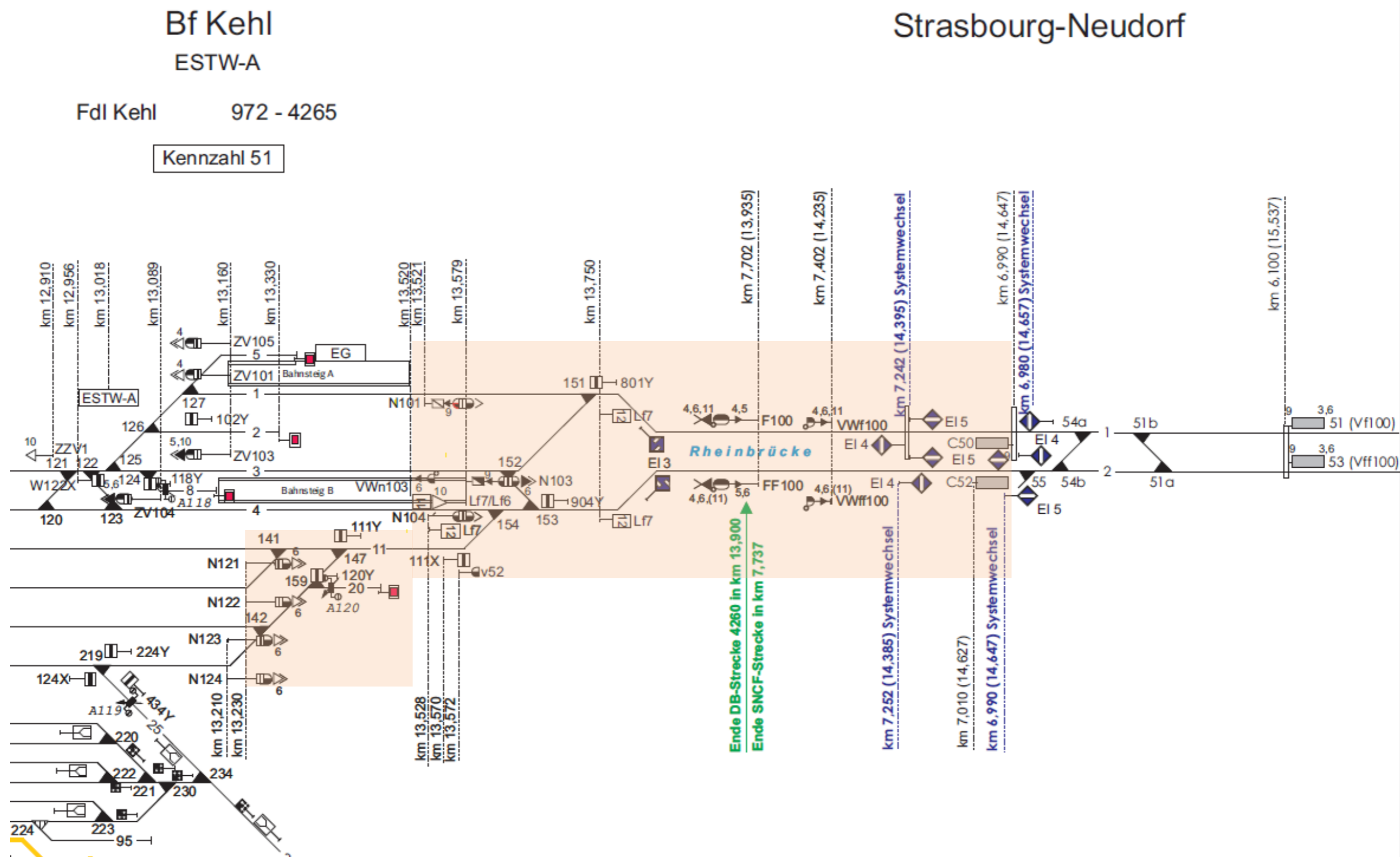
Jedes EVU trifft die für das jeweilige Netz vorgesehenen Maßnahmen.

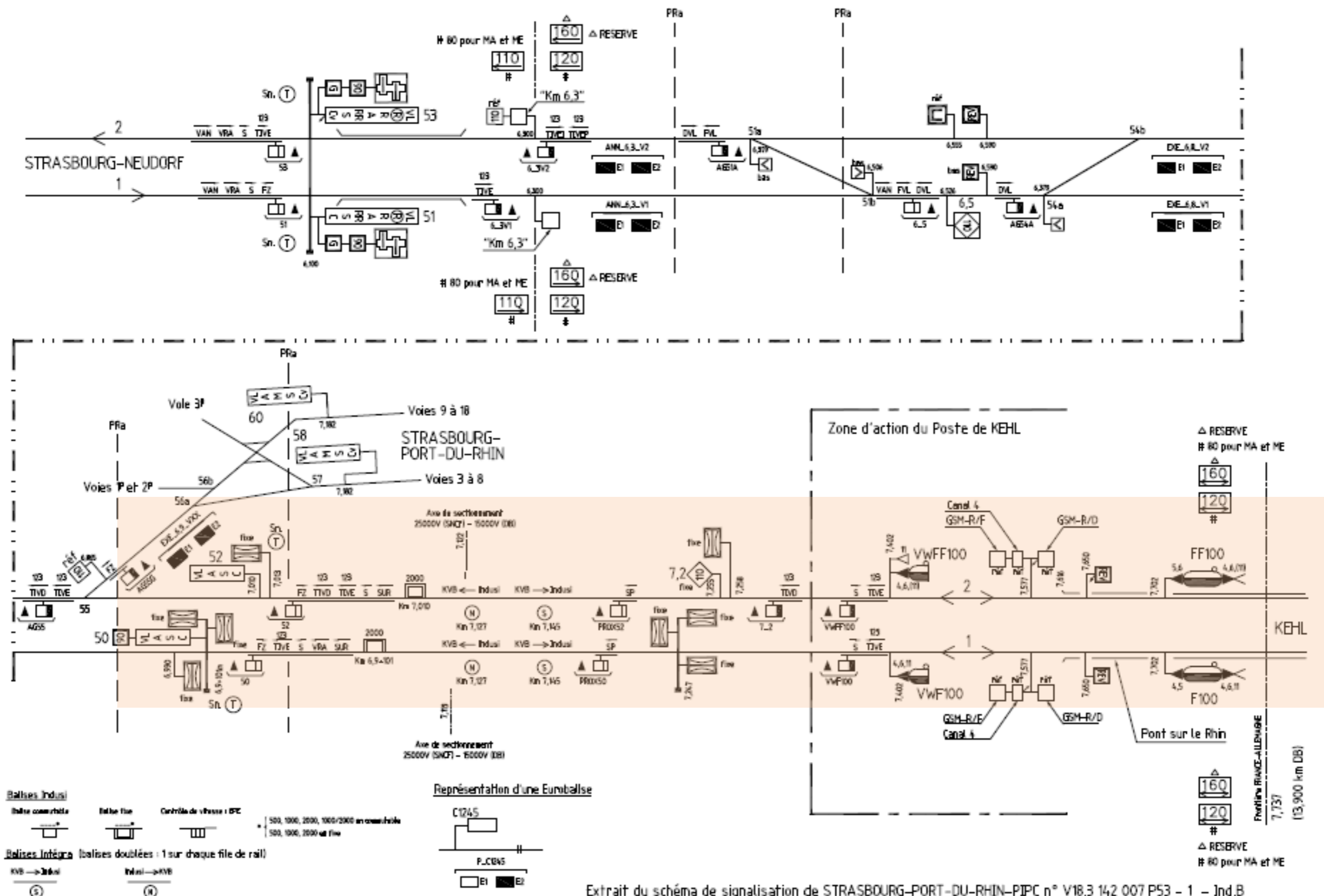
Annexe 1 / Anlage 1

Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl

Schéma de la section frontière Strasbourg-Neudorf/Kehl

Etendue de la section frontiere
Ausdehnung der Grenzstrecke





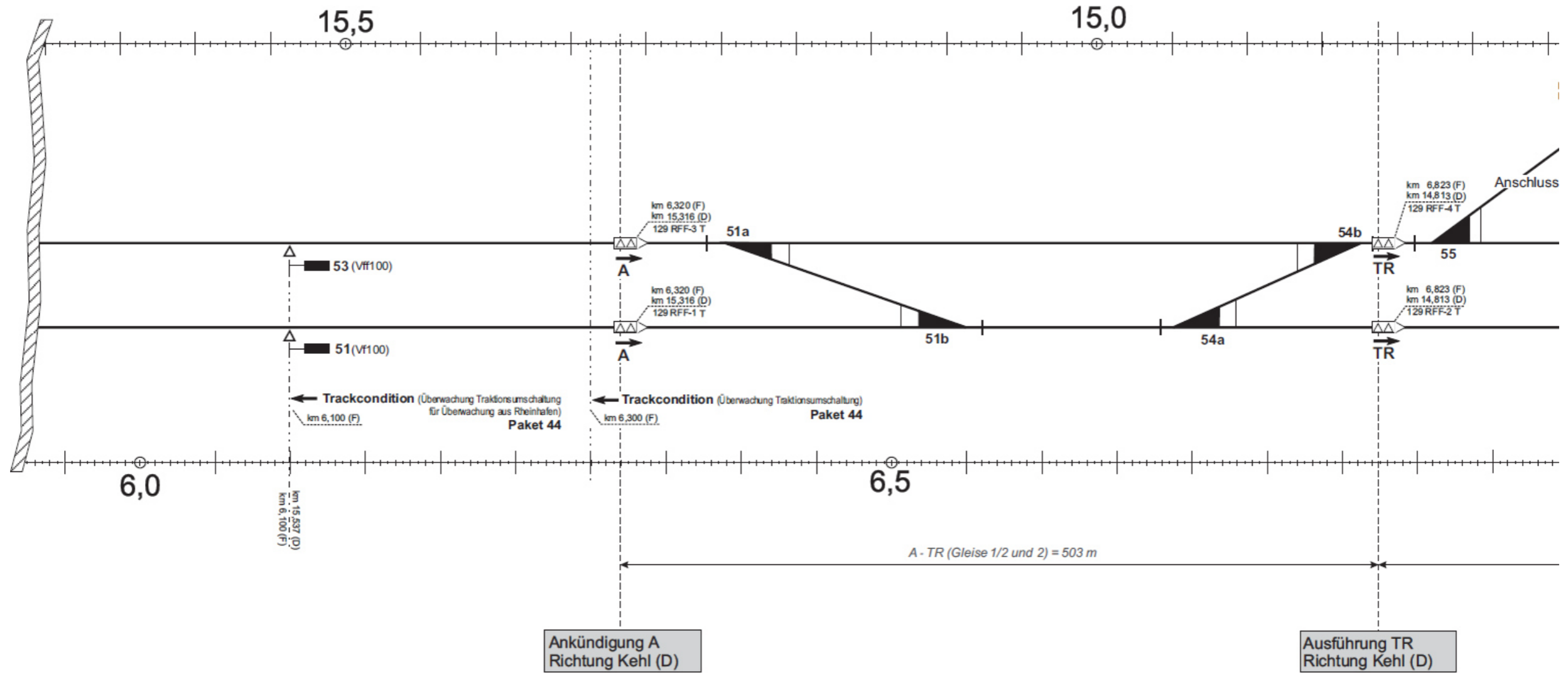
Annexe 2 / Anlage 2

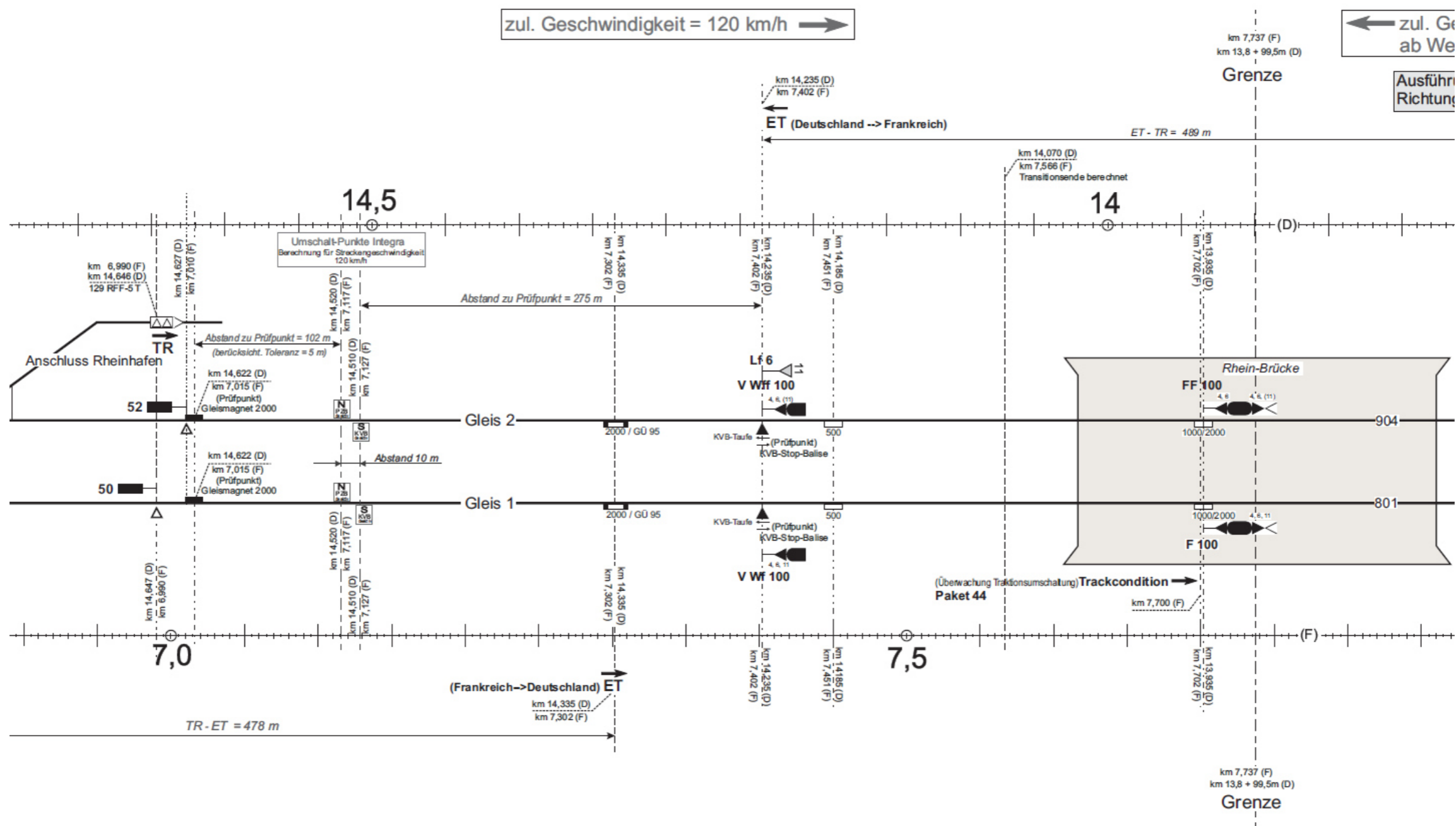
Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl mit Eurobalisen

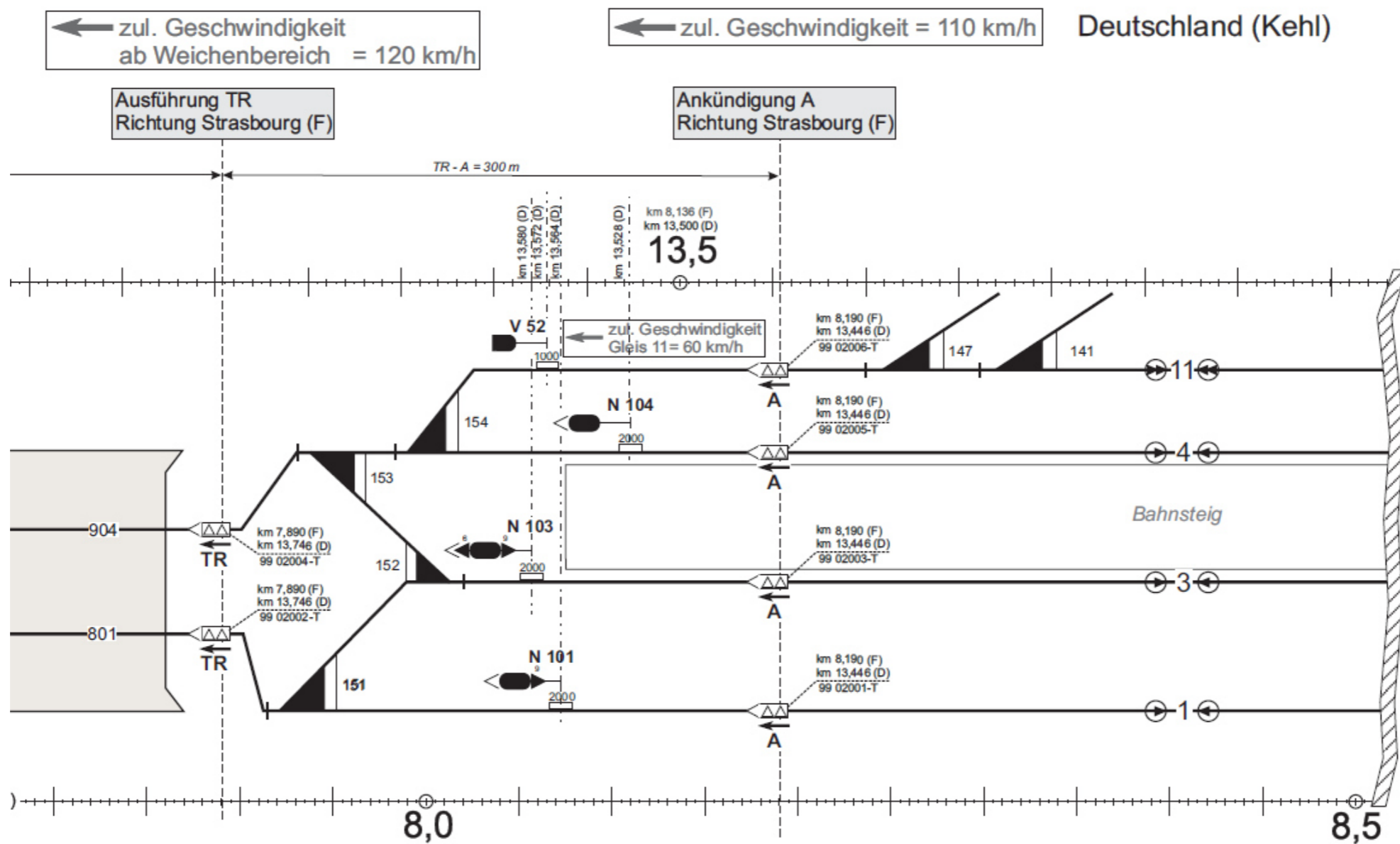
Plan de la section frontière Strasbourg Neudorf – Kehl avec les Eurobalises

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

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







Annexe 3 / Anlage 3

Réservé / bleibt frei

Annexe 4 / Anlage 4

Zweisprachiger DB-Befehl / Imprimé bilingue Befehl DB

Befehle 1-9 Instruction européenne 1-9

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

E Anzahl der Vordrucke Nombre de formulaires D Standort des Anweisenden Localisation de l'émetteur

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

darf vorbeifahren est autorisé à am
1.10 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

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

Zusätzliche Instructions complémentaires
x.95 Anweisungen
x.96 [Freitext texte libre]

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

darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrterlaubnis empfangen wurde
2.10 Si aucune MA n'est reçue, est autorisé à poursuivre en mode SR ist vom Fahren auf Sicht befreit est dispensé de marcher à vue x.25

Zusätzliche Instructions complémentaires
x.95 Anweisungen
x.96 [Freitext texte libre]

3 Verbleiben im Stillstand Obligation de rester à l'arrêt

Verbleiben im Stillstand 3.10 Rester à l'arrêt "Fahrt beenden" durchführen 3.15 Exécuter la fin de mission Vorhandene ETCS-Fahrerlaubnis löschen 3.20 Supprimer la MA disponible

4 Widerruf eines Befehls Annulation d'une instruction

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

5 Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung Obligation de circuler à vitesse limitée

Geschwindigkeitsbeschränkung x.41 Circuler à une vitesse maximale de zwischen/in Entre / à und et
x.42.1 km/h x.43 Zugmeldestelle Localisation
von de x.44 Zugmeldestelle Localisation x.47.1 km / x.47.2 Signal bis à x.48.1 km / x.48.2 Signal

Zusätzliche Instructions complémentaires
x.95 Anweisungen
x.96 [Freitext texte libre]

6 Fahren auf Sicht Marcher à vue

Fahren auf Sicht [und et] 6.40 Marcher à vue x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung Circuler à une vitesse maximale de x.42.1 km/h
zwischen/in Entre / à x.43 Zugmeldestelle Localisation und et
von/de x.44 Zugmeldestelle Localisation x.47.1 km / x.47.2 Signal bis à x.48.1 km / x.48.2 Signal

Strecke aus folgendem Grund prüfen
x.90 Vérifier le parcours pour la raison suivante x.91 [Freitext texte libre] Ergebnis melden an x.92 [Freitext texte libre]
 Zusätzliche Instructions complémentaires
x.95 Anweisungen
x.96 [Freitext texte libre]

7 Starten in SR Autorisation de se remettre en marche après préparation d'un mouvement

darf in SR starten Est autorisé à circuler en SR 7.10 darf vorbeifahren am EOA Est autorisé à franchir un EOA 7.20
 ist vom Fahren auf Sicht befreit x.25 Est dispensé de marcher à vue 7.21 Signal, Zugmeldestelle Signal, Localisation

8 BÜ sichern Sécurisation d'un PN

muss halten vor BÜ zwischen/in 8.50 s'arrêter avant le PN entre / à x.43 Zugmeldestelle Localisation und et
in à und et und et
x.44 Zugmeldestelle Localisation 8.51.1 km und et 8.52.1 km und et 8.53.1 km
und et 8.54.1 km und et 8.55.1 km und et 8.56.1 km
und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist est autorisé à poursuivre la marche lorsque le/s PN est / sont sécurisé/s

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

Eingeschränkte Fahrstromversorgung zwischen/in 9.40 Restrictions d'alimentation électrique entre / à x.43 Zugmeldestelle Localisation und et
von de bis
x.44 Zugmeldestelle Localisation x.47.1 km / x.47.2 Signal à x.48.1 km / x.48.2 Signal

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

Fahren mit gesenktem Stromabnehmer 9.70 Circuler avec pantographe abaissé Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter 9.75 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	Grund/Nr.	Anlass Motif	v in km/h
10	Gleis kann besetzt sein la voie peut être occupée	a.S.	29	Mängel am Oberbau défaut de la voie)*
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis Personnes dans la voie	a.S.	30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) Présomption d'avarie caténaire (également sur la voie voisine)	a.S.
12	Fahrzeuge im Gleis Voie occupée par des véhicules	a.S.	31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden etc.) Présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)	a.S.
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Circulations engagées sur voie fermée	a.S.	32	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel présence possible de glaçons dans le tunnel	a.S.
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis Reception sur voie en impasse	30	33	PZB-Streckeneinrichtung gestört Equipement PZB au sol en dérangement	50
15	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis Reception sur voie partiellement occupée, une voie de piqueur réduite, une voie en impasse réduite	20	34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Encroachment aiguille/signa en dérangement	50
16	Kein Durchrutschweg pas de distance de glissement	30	35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Aiguille immobilisée manuellement sans cadenassage	5
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit Ligne fermée à la circulation	50	36	Heißüberörtungsanlage / Festbremserortungsanlage gestört OBC / Détecteur de frein(s) serré(s) en dérangement	200
18	//	40	37	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Information des voyageurs à quai impossible)*
19	BÜ nicht ausreichend gesichert PN insuffisamment sécurisé/s	20	38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Voyageurs non informés du changement du quai	a.S.
20	Spurrillen nicht von Eis u. Schnee bedeckt ornières verglacées et enneigés	30	39	Engstelle für LÜ-Sendungen gabarit réduit pour transports exceptionnels	10
21	//	5	40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerverkehr Armement de la voie insuffisant pour véhicules lourds)*
22	Bauarbeiten Travaux	)*	41	Spitzensignal unvollständig signalisation d'avant incomplète	40
23	Unbefahrbares Gleis im gesp. Gl portion de voie fermée impraticable	a.S.	42	Windwarnung avis de vents forts	80
24	Zustand nach Bauarbeiten Etat de l'infrastructure après travaux	)*	43	Schwungfahrschnitt zone de passage sur l'erre	140
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			
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau Présomption de défaut de la voie	a.S.			

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		30 <input type="checkbox"/> //	
A Zugnummer N° du train C Standort des Zuges / Standort der Rangierabteilung Localisation du train / de la compo. de manoeuvre		31 <input type="checkbox"/> //	
E Anzahl der Vordrucke Nombre de formulaires D Standort des Anweisenden Localisation de l'émetteur		32 <input type="checkbox"/> //	
21 <input type="checkbox"/> Einfahrt / Weiterfahrt Entrer / Circuler		33 <input type="checkbox"/> //	
<input type="checkbox"/> darf in/auf der <input type="checkbox"/> einfahren [oder] <input type="checkbox"/> weiterfahren 21.10 est autorisé à 21.11 Zugmeldestelle Localisation 21.12 entrer 21.13 circuler		34 <input type="checkbox"/> //	
22 <input type="checkbox"/> Ausfahrt aus dem Bf/Bft Sortir de la gare / secteur de circulation		35 <input type="checkbox"/> //	
<input type="checkbox"/> darf aus dem ausfahren 22.10 est autorisé à sortir de/du 22.11 Bf Gare / 22.12 Bft Secteur de circulation		36 <input type="checkbox"/> //	
23 <input type="checkbox"/> Fahren auf dem Gegengleis Circuler sur le "Gegengleis"		37 <input type="checkbox"/> //	
<input type="checkbox"/> fährt auf dem Gegengleis von bis Grenze D/F / frontière D/F 23.10 circule sur le "Gegengleis" 23.11 Zugmeldestelle Localisation à 23.12 Zugmeldestelle Localisation		38 <input type="checkbox"/> //	
24 <input type="checkbox"/> Zurückkehrende Fahrten Retour en arrière		39 <input type="checkbox"/> //	
<input type="checkbox"/> fährt [oder] <input type="checkbox"/> schiebt nach von in Richtung 24.11 circule [ou] 24.12 pousse en de 24.13 Zugmeldestelle Localisation		40 <input type="checkbox"/> //	
24.14 Zugmeldestelle Localisation bis und kehrt zurück à 24.15 km / 24.16 Signal et revient		41 <input type="checkbox"/> //	
<input type="checkbox"/> Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis 24.20 Aller sur le "Regelgleis", retour sur le "Gegengleis"		42 <input type="checkbox"/> //	
<input type="checkbox"/> Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis 24.30 Aller sur le "Gegengleis", retour sur le "Regelgleis"		43 <input type="checkbox"/> //	
25 <input type="checkbox"/> //		44 <input type="checkbox"/> //	
26 <input type="checkbox"/> //		45 <input type="checkbox"/> //	
27 <input type="checkbox"/> //		46 <input type="checkbox"/> //	
28 <input type="checkbox"/> Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart Changement niveau / mode ETCS		47 <input type="checkbox"/> //	
<input type="checkbox"/> muss ETCS-Level wählen 28.10 doit sélectionner 28.11 ETCS-Level		48 <input type="checkbox"/> //	
<input type="checkbox"/> muss ETCS-Betriebsart wählen 28.20 doit sélectionner 28.21 ETCS-Betriebsart Mode		49 <input type="checkbox"/> //	
29 <input type="checkbox"/> Weiterfahrtsignalgeführt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h Poursuivre la marche en respectant la signalisation au sol / sans dépasser 40 km/h		50 <input type="checkbox"/> //	
<input type="checkbox"/> darf signalgeführt weiterfahren est autorisé à poursuivre la marche en respectant la signalisation au sol 29.10		51 <input type="checkbox"/> //	
<input type="checkbox"/> // 29.20		52 <input type="checkbox"/> //	
<input type="checkbox"/> // 29.30		53 <input type="checkbox"/> //	
54 <input type="checkbox"/> //		55 <input type="checkbox"/> //	
56 <input type="checkbox"/> //		57 <input type="checkbox"/> //	
58 <input type="checkbox"/> //		59 <input type="checkbox"/> //	
59 <input type="checkbox"/> Zusätzliche Anweisungen Instructions complémentaires		60 <input type="checkbox"/> //	
<input type="checkbox"/> // 95.10		61 <input type="checkbox"/> //	
<input type="checkbox"/> 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		62 <input type="checkbox"/> //	
<input type="checkbox"/> // 95.20		63 <input type="checkbox"/> //	
<input type="checkbox"/> // 95.30		64 <input type="checkbox"/> //	
<input type="checkbox"/> // 95.40		65 <input type="checkbox"/> //	
<input type="checkbox"/> PZB in/am <input type="checkbox"/> ständig wirksam <input type="checkbox"/> unwirksam 95.50 Balise PZB en/au 95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle Localisation 95.53 constamment active 95.54 inactive		66 <input type="checkbox"/> //	
<input type="checkbox"/> muss folgende Anweisungen beachten doit respecter les instructions suivantes 95.95		67 <input type="checkbox"/> //	
68 <input type="checkbox"/> //		69 <input type="checkbox"/> //	
69 <input type="checkbox"/> //		70 <input type="checkbox"/> //	
71 <input type="checkbox"/> //		72 <input type="checkbox"/> //	
73 <input type="checkbox"/> //		74 <input type="checkbox"/> //	
75 <input type="checkbox"/> //		76 <input type="checkbox"/> //	
77 <input type="checkbox"/> //		78 <input type="checkbox"/> //	
79 <input type="checkbox"/> //		79.96 [Freitext texte libre]	
V Name Tf Nom du conducteur		B Datum Date	
W Name Anweisender Nom de l'émetteur		Y Uhrzeit Heure	
		Z Eindeutige Kennung Identification unique	

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Gemeinsame Regelungen über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke Wörth(Rhein) - Lauterbourg, Auszug für EVU	302.6203Z01 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsame Regelung haben:

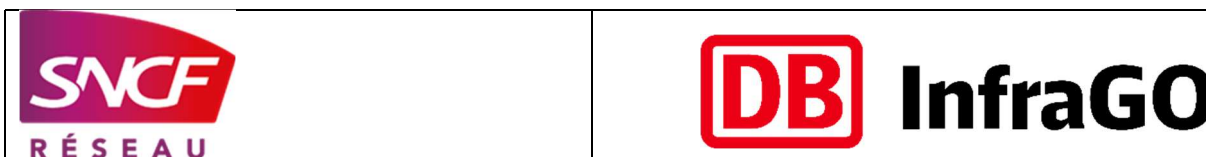
DB InfraGO AG
Region Südwest
Netz Karlsruhe
Fautenbruchstraße 2-8
76137 Karlsruhe

und

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

2 Gemeinsame Regelungen über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke

Siehe folgende Seiten



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

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

**GEMEINSAME VEREINBARUNG ÜBER DIE BESONDERHEITEN
AUF DER GRENZSTRECKE**

Lauterbourg - Wörth (Rhein)

ZWISCHEN SNCF RESEAU UND DB INFRAGO AG

**CONSIGNE COMMUNE TRAITANT DES PARTICULARITES
D'EXPLOITATION DE LA SECTION FRONTIERE**

Lauterbourg - Wörth (Rhein)

ENTRE SNCF RESEAU ET DB INFRAGO AG

Version 8 vom / du : 17.07.2025

Gültig ab / Applicable à partir du : 14.12.2025

Geschäftsführende Stellen
Services dirigeants responsables

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

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

Verteiler Deutschland: Distribution allemande	Verteiler Frankreich: Distribution française
<p>DB InfraGO Zentrale Betriebsverfahren</p> <p>DB InfraGO Region Südwest ständiger stellv. Eisenbahnbetriebsleiter Regionale Außenbeziehungen BZ Karlsruhe Instandhaltung Betrieb</p> <p>Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder bewachungsaufgaben im grenzüberschreitenden Verkehr mit der SNCF</p> <p>Eisenbahn-Bundesamt (EBA)</p>	<p>SNCF Réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Direction Sécurité - Sûreté - Risques. <ul style="list-style-type: none"> • Département Documentation de sécurité, • Département politiques transverses de sécurité. • Métier Accès au Réseau. <ul style="list-style-type: none"> • Service support et sécurité • Métier Circulation <ul style="list-style-type: none"> • Direction de l'exploitation et sécurité • Métier Maintenance et Travaux <ul style="list-style-type: none"> • Direction de la production • Direction de la Maintenance • Service Sécurité - Qualité - Sûreté • Métier Ingénierie & Projets <ul style="list-style-type: none"> • Service Autorisations de Sécurité • Secrétariat Général <ul style="list-style-type: none"> • Direction juridique • Direction Territoriale ALCA <ul style="list-style-type: none"> • Pôle Clients et Services • Prestataires de gestion d'infrastructure. <p>SNCF Réseau – EIC Alsace :</p> <ul style="list-style-type: none"> • COGC AL (2ex) • Pôle Sécurité AL (2ex) • BHR (1ex) • UOC Saverne (2ex) • Dirigeant locaux (1ex) • AC Gare de Lauterbourg (1ex) <p>SNCF Réseau - Infrapôle Rhénan :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pôle Sécurité (1ex) • Pôle Technique SES (1ex) • Pôle Technique Voie (1ex)

Bekanntgaben

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

Rectificatifs

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

DB InfraGO AG

Betrieb Netz Karlsruhe
Rhénan
Fautenbruchstr. 2-8
D-76137 Karlsruhe

SNCF Réseau

EIC Alsace

22, place de la gare
F-67000 Strasbourg

SNCF Réseau

Infrapôle

48, chemin haut
F-67200 Strasbourg

Karlsruhe, den:

gez. i. A. Daniel Haitz

.....

gez. i. A. Kai-Felix Matuschek

.....

gez. i. V. Mattias Kopitzki

.....

Strasbourg, le :

Stéphane Houver, rédacteur

.....

Cyril Cuenot, vérificateur

.....

Laurence Berrut, approbateur

.....

INHALTSVERZEICHNIS SOMMAIRE

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

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

1 Allgemeines

1.1 *Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung*

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die deutsche Ausgabe vom 16.10.2024.

Sie tritt am 14.12.2025 in Kraft.

1.2 *Inhalt*

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

Die gemeinsame Regelung bestimmt die örtlichen Besonderheiten auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Lauterbourg und Wörth (Rhein);

Die grundsätzlichen Angaben zur Strecke finden sich:

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

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

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

Es gelten die Richtlinien des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

(...)

1.3 *Sprachregelung*

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

Der Fdl Lauterbourg Poste 1 ist zweisprachig.

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

(...)

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

„Zug (Nummer) ... fällt aus“
(« Train n° ... supprimé »)

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

„Ich wiederhole“

und bestätigt mit:

„Richtig“

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

Die Meldungen mit festem Wortlaut sind genau wie beschrieben anzuwenden.

1.4 Verwaltung der gemeinsamen Grenzstreckendokumentation

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

Diese Regeln für EVU sind ein Auszug aus der Grenzbetriebsvereinbarung. In ihr werden die ausgelassenen Textstellen mit „(...)“ kenntlich gemacht.

Gemeinsame vorübergehende Vereinbarungen oder sonstige gemeinsame Vereinbarungen (bei Baumaßnahmen usw.) dürfen für einen möglichst kurzen Zeitraum davon abweichen.

(...)

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

(...)

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

1.5 Ansprechpartner und bilaterale Treffen

(...)

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

2.1 Festlegung der Grenzen der Grenzstrecke – Gültigkeit der GBV

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

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

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

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

2.2 Umschaltung der Zugsicherungssysteme

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

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

2.3 Kommunikationseinrichtungen

Auf der Grenzstrecke bestehen folgende Fernmelde- und Zugfunkeinrichtungen:

- Zugnummernmeldeanlage (ZN)
- Digitaler Zugfunk GSM-R (D) (Zugfunk und Zugmeldeverbindung als Rückfallebene zur ZN):
 - Fdl Wörth 7601 8902
 - Lauterbourg Poste 1 7601 2602
- Öffentliche Telekommunikationsleitungen
 - Fdl Wörth 0049 151 274 025 88
 - Lauterbourg Poste 1 00 33 (0)3 88 15 86 10 oder 00 33 (0)3 88 75 39 22

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

2.3.1 Fernsprechverbindungen betriebsführender Stellen (FbS)

2.4 Sicherung der Fahrten auf der Grenzstrecke

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

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

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

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

Lz = Lichtzeichen

H = Halbschranken

ÜS = Überwachungssignal; Überwachung durch den Triebfahrzeugführer anhand der Signale BÜ 0 und BÜ 1

ÜSoE=Überwachungssignal ohne Einschaltkontakt

F-Hp = Fernüberwacht / Hauptsignalüberwacht

Fü = Fernüberwacht durch Fahrdienstleiter Wörth.

Die BÜ 1298, 1300, 1301, 1305, 1306, 1308, 1311, 1312, 1314, 1316, 1318, 1319 und 1322 sind mit automatischen Lichtzeichen- oder Blinklichtanlagen, die BÜ 1298, 1300, 1301, 1305, 1306, 1308, 1319 und 1322 sind zusätzlich mit Halbschranken ausgerüstet.

Vor jedem BÜ liegt ein Einschaltkontakt, der die Bahnübergangsanlage einschaltet.

(3) Sicherung der Bahnübergänge durch Bahnübergangsposten

(...)

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

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

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

(...)

2.5 Elektrischer Zugbetrieb

- bleibt frei -

2.6 Änderung der ständigen Signalisierung

(...)

Änderungen der Signalisierung werden den EVU bekannt gegeben durch:

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

2.7 Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten

2.7.1 Langsamfahrstellen

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

1) Geplante Langsamfahrstellen

(...)

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

2) Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

(...)

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet

Fdl Wörth und Lauterbourg verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl.

(...)

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet

Fdl Wörth und Lauterbourg verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl.

(...)

Kennzeichnung der Langsamfahrstellen

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

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

2.7.2 Andere vorübergehende Besonderheiten

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

2.8 Änderung von technischen Einrichtungen

(...)

3 Trassenmanagement

3.1 Kapazitätseinschränkungen

(...)

3.2 Änderung und Streichung von Trassen

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

(...)

3.3 Aktualisierung und Austausch von technischen Dokumenten

Beide Infrastrukturbetreiber erstellen, jeweils für ihren Bereich, die erforderlichen Unterlagen bis zur in Abschnitt 2.1 bezeichneten Staatsgrenze.

DB InfraGO Region Südwest ist für die Erarbeitung der Fahrplanunterlagen für die Grenzstrecke zuständig.

(...)

4 Regelungen für Züge

4.1 Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen, Traktion

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

4.2 *Schlussignale an Zügen*

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

- zwei rote Lichter **oder** zwei Schlusslaternen

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

Verantwortlich für die Zugschlussignale ist das jeweilige EVU.

5 Fahrdienst auf den Betriebsstellen

5.1 *Besonderheit nach ruhendem Zugverkehr*

(...)

5.2 *Schriftliche Befehle*

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

- zweisprachiges Muster Befehl siehe Anlage 3.

5.2.1 Übermittlungscode für Befehle nach Anlage 3

(...)

5.3 Gefährliche Ereignisse

- 1) Wird eine Gefahr bekannt, müssen Fahrten sofort angehalten werden, sofern nicht dadurch die Gefahr vergrößert wird.
- 2) Die Fdl Germersheim und Lauterbourg oder der Triebfahrzeugführer müssen/muss unverzüglich einen Nothaltauftrag über **Zugfunk GSM-R (D)** geben, unabhängig davon, ob sich die Fahrt in Deutschland oder Frankreich befindet. Der Nothaltauftrag wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

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

„Mayday, mayday, mayday, arrêtez immédiatement tous les trajets entre la gare de Wörth (Rhin) et
gare de Lauterbourg !

Je répète : Mayday, mayday, mayday, arrêtez immédiatement tous les trajets entre la gare de
Wörth (Rhin) et la gare de Lauterbourg !

Ici régulateur (Germersheim / Lauterbourg) ou le train (numéro)“

(...)

5.4 Hilfeleistung

5.4.1 Grundsatz

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

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

5.4.2 Verkehren einer Sperrfahrt

(...)

5.5 Zurückgelassener Zugteil auf der Strecke

(...)

5.6 Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft

(...)

5.7 Einfahrt in teilweise besetztes Gleis

(...)

5.8 Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz

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

5.9 Fahrdienstliche Meldungen

(...)

5.10 Durchführung der Zugmeldungen

(...)

5.11 Abweichen vom Fahrplan

(...)

5.12 Gleissperrungen auf der Grenzstrecke

(...)

5.12.1 Bedienen der Ausweichanschlussstellen (Awanst):

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

– Hagenbach | in km 53,1 (Fa. HBM),

vom Streckengleis ab.

(1) Allgemeines:

Zur Bedienung der Awanst ist die gesamte Grenzbetriebsstrecke zwischen Wörth und Lauterbourg nach Abschnitt 5.11 zu **sperr**en.

Ohne diese Gleissperrung zwischen den Fahrdienstleitern der Grenzbetriebsstrecke, darf keine Bedienung der Awanst erfolgen.

(...)

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

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

(...)

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

(...)

5.12.2 Gleissperrung bei Hochwasser

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

(...)

6 Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke

6.1 völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl

(...)

6.2 Störung der Sicherungstechnik auf der Grenzstrecke

(...)

6.2.1 Störungen an Bahnübergängen der DB

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

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

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

(...)

Die Sicherung der BÜ 1298, 1300, 1301 erfolgt dies mittels DB 21 Schlüssel an der Hilfseinschalttaste HET vor dem BÜ.

Bei den BÜ 1305, 1306 und 1308 wird der BÜ durch die Einschaltung des Fdl gesichert. (keine HET da HP-Anlage)

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

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

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

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

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

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



(...)

6.2.2 Störungen am Bahnübergang PN 74 der SNCF in Lauterbourg

1. Unterscheidung der Störungen.

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

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

Störungsarten	zu ergreifende Maßnahmen
a. Schrankenbaum gebrochen, alle Lichtzeichen (Straße) funktionieren.	Vor Befahren des BÜ 74 erhalten alle Züge einen Befehl (...)
b. Schrankenbaum gebrochen, ein oder mehrere Lichtzeichen (Straße) funktionieren nicht.	<ol style="list-style-type: none"> a. Sichern durch Banderole b. Anbringen Ersatzlichtzeichen c. Vor Befahren des BÜ 74 erhalten alle Züge einen Befehl (...)

6.2.3 Haltstellung des Einfahrsignals nicht möglich

(...)

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

(...)

6.2.5 Störungen am GA 112 der SNCF

(...)

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

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

Bei Störungen oder Ausfall des GSM-R (D) Zugfunks sind ersatzweise andere Kommunikationsmittel als Rückfallebene zu nutzen. (vgl. Abschnitt 2.3)

So kann z.B. der Triebfahrzeugführer (Tf) bei Ausfall des Zugfunk-Fahrzeuggerätes ein ihm zur Verfügung gestelltes GSM-R - Mobiltelefon, z.B. GPH, oder ein Mobiltelefon für das öffentliche Netz nutzen, um eine Verbindung zu einem ortsfesten Teilnehmer herzustellen.

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

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

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

(...)

6.2.7 Störung der DAAT (französische PZB)

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

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

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

6.2.8 Störung an Weichen im Bahnhof Lauterbourg

(...)

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

(...)

7 Außergewöhnliche Transporte (aT)

7.1 Grundsätze

- (1) Wenn ein EVU einen außergewöhnlichen Transport im internationalen Verkehr über die Grenzstrecke Wörth (Rh) - Lauterbourg durchführen will, muss es folgende Dokumente erhalten:
 - ein „Avis de Transport Exceptionnel“ (ATE), herausgegeben vom Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) von SNCF, das die Bedingungen für das Verkehren auf dem französischen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält.
 - eine Bza, herausgegeben vom „Team außergewöhnliche Transporte“ (TaT) der DB InfraGO RB Südwest, die die Bedingungen für das Verkehren auf dem deutschen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält.
- (2) Ein außergewöhnlicher Transport, der auf der Grenzstrecke verkehrt, darf erst mit einem Zug befördert werden, wenn von Seiten der DB InfraGO eine Beförderungsanordnung (Bef-Ano) für die Züge des Netzfahrplans oder eine Fahrplananordnung (Fplo) für die Züge des Gelegenheitsverkehrs **und** von Seiten der SNCF eine „Autorisation d’Incorporation d’un Transport Exceptionnel“ (Einstellungsgenehmigung für einen außergewöhnlichen Transport) vorliegt.
- (3) Die Bef-Ano/Fplo der DB InfraGO enthält:
 - die Bza-Nr. der DB InfraGO und die ATE-Nr. der SNCF
 - den Verkehrstag
 - den zu benutzenden Zug
 - die Bedingungen (Einschränkungen) für das Verkehren auf der gesamten Grenzstrecke
- (4) Die Einstellungsgenehmigung der SNCF wird gegeben:
 - für die Fahrtrichtung Frankreich - Deutschland: durch eine Dépêche an die zuständige Stelle des EVU, ggf. über das vorgelagerte COGC Alsace.
 - für die Fahrtrichtung Deutschland - Frankreich: die auf dem an DB InfraGO (Fpl Karlsruhe) gerichteten speziellen zweisprachigen Vordruck vermerkte Zustimmung des COGC Alsace.

7.2 Zweisprachiger Vordruck

(...)

7.3 Einstellungsgenehmigung für aT

(...)

7.4 Anbieten und Annehmen von aT

(...)

8 Rangieren

8.2 Grundsatz

1. In den Bahnhöfen Wörth (Rhein), Hagenbach und Lauterbourg wird nach den jeweiligen nationalen Regeln rangiert.
Ohne Zustimmung des jeweils benachbarten Fdl darf rangiert werden:
 - a) Im Bahnhof Lauterbourg Weiche 15V1
 - b) im Bahnhof Hagenbach bis zum Signal 75N1 in km (DB) 54,759
2. Die Triebfahrzeuge fahren in beiden Grenzbahnhöfen ohne Lotsen nach den betrieblichen Bestimmungen des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens.
3. Wenn im Bahnhof Wörth aufgrund sprachlicher Schwierigkeiten keine einwandfreie Verständigung zwischen Triebfahrzeugführer und Stellwerksbedienern möglich ist (französischer Tf mit eingeschränkten Deutschkenntnissen), sind Rangierfahrten, die eine Vorbeifahrt am Signal Hp 0 auf mündlichen Auftrag erfordern, von einem deutschsprachigen Mitarbeiter im Bahnbetrieb zu begleiten.

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

- (1) Muss auf das Streckengleis über Signal 75N1 (Bf Hagenbach) bzw. Weiche 15V1 (Bf Lauterbourg) hinaus rangiert werden, so ist das Streckengleis vorher zu sperren (siehe auch Abschnitt 5.12).
- (2) Rangierfahrten die eine Vorbeifahrt an der Weiche 15V1 durchführen wollen, müssen zuerst die Unwirksamkeitstaste UT (in km 56,138 SNCF) mit einem Schlüssel DB 24 (hinterlegt im Stellwerk Poste 1 Lauterbourg) für den BÜ 1322 bedienen, bevor die Rangierfahrt in Richtung des Bahnübergangs durchgeführt wird. Der Einschaltkontakt des Bahnübergangs ist nach dieser Bedienung für die Dauer von 120 Sekunden unwirksam. Gegebenenfalls ist die Bedienung der Unwirksamkeitstaste zu wiederholen. Wurde der Bahnübergang dennoch versehentlich durch die Rangierfahrt eingeschaltet, muss die Rangierfahrt den Bahnübergang (km 60,438 DB) befahren und vollständig räumen. Bei der Rückfahrt ist der Bahnübergang vor dem erneuten Befahren über die „Automatik HET / HET Automatique“ einzuschalten (siehe Abschnitt 6.2.2).
- (3) Bei gestörten Sicherungseinrichtungen oder wenn die Verständigung zwischen den Fdl Wörth (Rhein) und Lauterbourg völlig gestört ist, ist das Rangieren zwischen den Signalen 75N1 (DB) und Weiche 15V1 (SNCF) verboten.

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

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

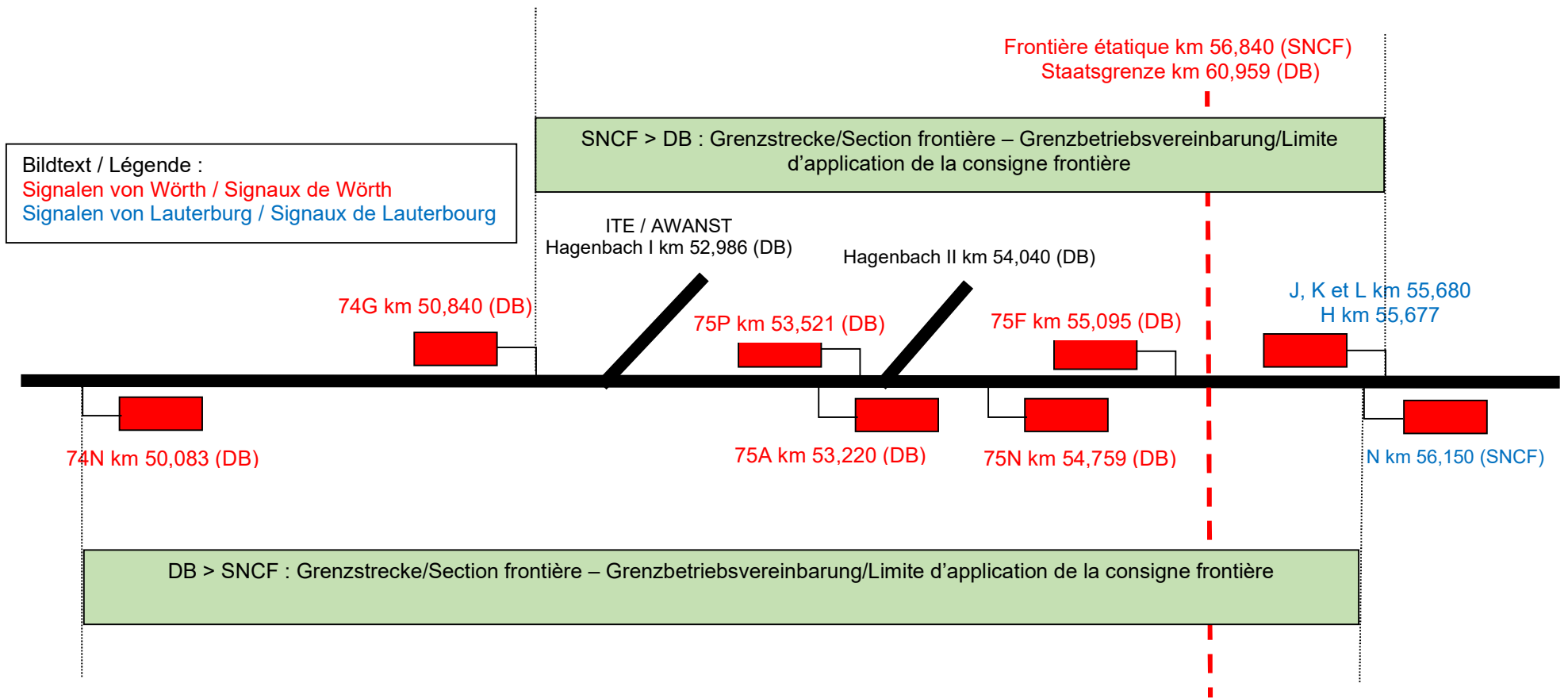
- Der Fdl Wörth **muss** dem Rangieren zwischen der Weiche 15V1 und dem Signal GA112 im Bahnhof Lauterbourg mündlich zustimmen. Der Fdl Lauterbourg hat dies **vor Zulassung** einer Rangierfahrt in diesem Abschnitt einzuholen.
- Der Fdl Wörth darf nur zustimmen, wenn
 1. Das Gleis Hagenbach - Wörth frei von Fahrzeugen ist.
 2. Die technische Erlaubnis an den Fdl Lauterbourg abgegeben wurde.
- Der Fdl Lauterbourg muss dem Fdl Wörth bestätigen, wenn das Rangieren zwischen der Weiche 15V1 und dem Signal GA112 im Bahnhof Lauterbourg beendet ist, nachdem folgende Feststellungen getroffen sind:
 1. Die Rangierfahrt ist vollständig im Bahnhof Lauterbourg angekommen.
 2. Der Gleisabschnitt zwischen der Weiche 15V1 und dem Signal GA112 im Bahnhof Lauterbourg sind frei von Fahrzeugen.

(...)

Anlage 1 / ANNEXE 1

**Plan der Grenzstrecke Lauterbourg -
Wörth (Rhein) /**

**Plan de la section frontière
Lauterbourg - Wörth (Rhein)**



Bildtext / Légende :

Signalen von Wörth / Signaux de Wörth

Signalen von Lauterburg / Signaux de Lauterbourg

SNCF > DB : Grenzstrecke/Section frontière – Grenzbetriebsvereinbarung/Limite d'application de la consigne frontière

ITE / AWANST
Hagenbach I km 52,986 (DB)

Hagenbach II km 54,040 (DB)

74G km 50,840 (DB)

75P km 53,521 (DB)

75F km 55,095 (DB)

J, K et L km 55,680
H km 55,677

74N km 50,083 (DB)

75A km 53,220 (DB)

75N km 54,759 (DB)

N km 56,150 (SNCF)

DB > SNCF : Grenzstrecke/Section frontière – Grenzbetriebsvereinbarung/Limite d'application de la consigne frontière

(...)

Anlage 3 / ANNEXE 3

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

Befehle 1-9 Instruction européenne 1-9

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

E Anzahl der Vordrucke Nombre de formulaires D Standort des Anweisenden Localisation de l'émetteur

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

darf vorbeifahren **est autorisé à am**
 1.10 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

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

Zusätzliche Instruktionen complémentaires
 x.95 **Anweisungen**

x.96 [Freitext *texte libre*]

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

darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrerlaubnis empfangen wurde **Ist vom Fahren auf Sicht befreit est dispensé de marcher à vue**
 2.10 Si aucune MA n'est reçue, est autorisé à poursuivre en mode SR x.25

Zusätzliche Instruktionen complémentaires
 x.95 **Anweisungen**

x.96 [Freitext *texte libre*]

3 Verbleiben im Stillstand Obligation de rester à l'arrêt

Verbleiben im Stillstand "Fahrt beenden" durchführen Vorhandene ETCS-Fahrerlaubnis löschen
 3.10 Rester à l'arrêt 3.15 Exécuter la fin de mission 3.20 Supprimer la MA disponible

4 Widerruf eines Befehls Annulation d'une instruction

Befehl Instruktion wird widerrufen
 4.10 **opérationnelle** 4.11 **eindeutige Kennung Identification unique** **est annulée**

5 Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung Obligation de circuler à vitesse limitée

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

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

Zusätzliche Instruktionen complémentaires
 x.95 **Anweisungen**

x.96 [Freitext *texte libre*]

6 Fahren auf Sicht Marcher à vue

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

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

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

Strecke aus folgendem Grund prüfen
 x.90 **Vérifier le parcours pour la raison suivante** x.91 [Freitext *texte libre*] **Ergebnis melden an** x.92 [Freitext *texte libre*]

Zusätzliche Instruktionen complémentaires
 x.95 **Anweisungen**

x.96 [Freitext *texte libre*]

7 Starten in SR Autorisation de se remettre en marche après préparation d'un mouvement

darf in SR starten **Est autorisé à circuler en SR** darf vorbeifahren am EOA **Est autorisé à franchir un EOA**
 7.10 7.20 7.21 **Signal, Zugmeldestelle**

Ist vom Fahren auf Sicht befreit
 x.25 **Est dispensé de marcher à vue** Signal, localisation

8 BÜ sichern Sécurisation d'un PN

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

In à 8.51.1 km und et 8.52.1 km und et 8.53.1 km

x.44 **Zugmeldestelle Localisation** und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist
und et **est autorisé à poursuivre la marche lorsque le/s PN est / sont sécurisé/s**

8.54.1 km und et 8.55.1 km und et 8.56.1 km

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

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

von de x.47.1 km / x.47.2 Signal bis à x.48.1 km / x.48.2 Signal

x.44 **Zugmeldestelle Localisation** Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert ja **oui** [oder ou] nein **non**
La limitation de l'alimentation de courant est affichée 9.67 9.68

Fahren mit gesenktem Stromabnehmer **Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter**
 9.70 **Circuler avec pantographe abaissé** 9.75 **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	Grund Nr.	Anlass Motif	v in km/h
10	Gleis kann besetzt sein la voie peut être occupée	a.S.	29	Mängel am Oberbau défaut de la voie)*
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis Personnes dans la voie	a.S.	30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) Prémption d'avarie caténaire (également sur la voie voisine)	a.S.
12	Fahrzeuge im Gleis Voie occupée par des véhicules	a.S.	31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdbeben, Sturmschäden etc) Prémption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc)	a.S.
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Circulations engagées sur voie fermée	a.S.	32	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel présence possible de glaçons dans le tunnel	a.S.
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis Réception sur voie en impasse	30	33	PZB-Struckeneinrichtung gestört Equipement PZB au sol en dérangement	50
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	34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Endenclenchement aiguille/signal en dérangement	50
16	Kein Durchrutschweg pas de distance de glissement	30	35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Aiguille immobilisée manuellement sans cadénassage	5
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit Ligne fermée à la circulation	50	36	Heißläuferortungsanlage / Festbremisierungsanlage gestört DBC / Défecteur de frein(s) série(s) en dérangement	200
18	//	40	37	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Information des voyageurs à quai impossible)*
19	BÜ nicht ausreichend gesichert PN insuffisamment sécurisé/s	20	38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Voyageurs non informés du changement du quai	a.S.
20	Spurmlin nicht von Eis u. Schnee befreit amères verglacées et enneigées	30	39	Einstelle für Lu-Sendungen gabarit réduit pour transports exceptionnels	10
21	//	5	40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagern Armement de la voie insuffisant pour véhicules lourds)*
22	Bauarbeiten Travaux	)*	41	Spitzensignal unvollständig signalisation d'avant incomplète	40
23	Unbefahrbares Gleis im gesperrten Gleis Etat de l'infrastructure après travaux	a.S.	42	Windwarnung avis de vents forts	80
24	Zustand nach Bauarbeiten	)*	43	Schwungfahrabschnitt zone de passage sur l'erre	140
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			
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau Prémption de défaut de la voie	25 a.S.			

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

22 **Ausfahrt aus dem Bf/Bft Sortir de la gare / secteur de circulation**
 darf aus dem ausfahren
 22.10 *est autorisé à sortir de/du* 22.11 Bf Gare / 22.12 Bft Secteur de circulation

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

24 **Zurückkehrende Fahrten Retour en arrière**
 fährt [oder] schiebt nach von in Richtung
 24.11 *circule [ou] pousse en de* 24.12 24.13 Zugmeldestelle Localisation
 direction bis und kehrt zurück
 24.14 Zugmeldestelle Localisation à 24.15 km / 24.16 Signal *et revient*
 Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis
 24.20 *Aller sur le "Regelgleis", retour sur le "Gegengleis"* 24.30 *Aller sur le "Gegengleis", retour sur le "Regelgleis"*

25 //

26 //

27 //

28 **Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart Changement niveau / mode ETCS**
 muss ETCS-Level wählen muss ETCS-Betriebsart wählen
 28.10 *doit sélectionner* 28.11 ETCS-Level 28.20 *doit sélectionner* 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
 darf signalgeführt weiterfahren *est autorisé à poursuivre la marche en respectant la signalisation au sol*
 29.10
 //
 29.20
 //
 29.30

30 //

31 //

32 //

33 //

34 //

95 **Zusätzliche Anweisungen Instructions complémentaires**
 //
 95.10
 muss bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1 geben und BÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat
 95.20 *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
 PZB in/am ständig wirksam unwirksam
 95.50 *Balise PZB en/au* 95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle Localisation 95.53 *constamment active* 95.54 *inactive*
 muss folgende Anweisungen beachten *doit respecter les instructions suivantes*
 95.95

 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

(...)

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Gemeinsame Regelungen über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke	302.6204Z01
Winden - Wissembourg, Auszug für EVU	Seite 1

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

Diffusible 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
<p>DB InfraGO Zentrale</p> <p>Betriebsverfahren</p> <p>DB InfraGO Region Südwest</p> <p>Ständiger Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiter Fahrplan/Kundenmanagement</p> <p>BZ Karlsruhe</p> <p>DB InfraGO Netz Karlsruhe</p> <p>Produktionsplanung und -steuerung</p> <p>Betrieb und Instandhaltung</p> <p>Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im grenzüberschreitenden Verkehr mit der SNCF</p> <p>Eisenbahn-Bundesamt (EBA)</p> <p>EVU, die die Strecke befahren</p>	<p>SNCF Réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Direction Sécurité - Sûreté - Risques. <ul style="list-style-type: none"> • Département Documentation de sécurité, • Département politiques transverses de sécurité. - Métier Accès au Réseau. <ul style="list-style-type: none"> • Service support et sécurité - Métier Circulation <ul style="list-style-type: none"> • Direction de l'exploitation et sécurité - Métier Maintenance et Travaux <ul style="list-style-type: none"> • Direction de la production • Direction de la Maintenance • Service Sécurité - Qualité - Sûreté - Métier Ingénierie & Projets <ul style="list-style-type: none"> • Service Autorisations de Sécurité - Secrétariat Général <ul style="list-style-type: none"> • Direction juridique - Direction Territoriale ALCA <ul style="list-style-type: none"> • Pôle Clients et Services - Prestataires de gestion d'infrastructure. <p>SNCF Réseau – EIC Alsace :</p> <ul style="list-style-type: none"> - COGC AL (2ex) - Pôle Sécurité AL (2ex) - BHR (1ex) - UOC Saverne (2ex) - Dirigeant locaux (1ex) - AC Gare de Wissembourg (1ex) <p>SNCF Réseau - Infrapôle Rhénan :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pôle Sécurité (1ex) - Pôle Technique SES (1ex) - Pôle Technique Voie (1ex)

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 **SNCF Réseau**
EIC Alsace Infrapôle Rhénan
22, place de la gare 48, chemin haut
F-67000 Strasbourg F-67200 Strasbourg

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

Strasbourg, le :
Stéphane Houver, rédacteur

.....

.....

Diffusible SNCF RESEAU
gez. i. A. Vincent Krukenkamp

Cyril Cuenot, vérificateur

.....

.....

gez. i. V. Matthias Kopitzki

Laurence Berrut, approbateur

.....

.....

INHALTSVERZEICHNIS SOMMAIRE

1.	Allgemeines.....	6
1.1	Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung.....	6
1.2	Inhalt.....	6
1.3	Sprachregelung 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	Schlussignale 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 Abfahrtszeit.....	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

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 1 Plan der Grenzstrecke Wissembourg - Winden Plan de la section frontière Wissembourg Winden	27
	Anlage /Annexe 3.....	30
	Befehl der DB (Deutsch/Französisch).....	30
	Ordre de la DB (Allemand/Français).....	30

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 sich:

- für die DB: VzG-Streckenummer 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.

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 Réseau 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 Winden und Wissembourg,
- bahneigene Fernsprechverbindung,
- Signalfernsprechverbindung zwischen dem Einfahrtsignal K und dem Fdl in Winden,
- Signalfernsprechverbindung zwischen dem Einfahrtsignal 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

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 (lokfahrerüberwacht)

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.

Diffusible 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 Fahrrichtungen unterrichtet.

2) Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

(...)

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet

Fdl Wörth und Lauterbourg verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl.

(...)

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet

Fdl Wörth und Lauterbourg verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl.

(...)

Kennzeichnung der Langsamfahrstellen

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

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

(...)

2.7.2 (Andere vorübergehende Besonderheiten

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

2.8 Änderung von technischen Einrichtungen

(...)

3. Trassenmanagement

3.1 Kapazitätseinschränkungen

(...)

3.2 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).

Bleibt frei! Réservé

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 Mindestbremsleistung nicht erreicht, ist die Weisung der BZ Karlsruhe einzuholen.

Züge in Mehrfachtraktion, Lokzüge und Triebzüge sind zugelassen. Nachschieben ist nicht gestattet, ausgenommen im Störfall.

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

4.2 Schlussignale an Zügen

Zwischen Wissembourg und Winden (und Gegenrichtung) gelten als Tag- und Nachtzeichen folgende Zugschlussignale:

- zwei rote Lichter
- oder
- zwei Schlusslaternen

In Ausnahmefällen (z. B. beschädigte Halterung für das Zugschlussignal) 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 Zugschlussignale ist das jeweilige EVU.

5. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

5.1 Schriftliche Befehle

Für Züge, welche die Grenzbetriebsstrecke befahren, werden schriftliche Befehle von den FdI 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 Bahnhof 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

(...)

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

Diffusible SNCF Réseau

(...)

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 Abfahrtszeit

(...)

5.8.6 Zurücknahme

(...)

5.9 Abweichen vom Fahrplan

(...)

5.10 Gleisperrungen auf der Grenzstrecke

5.10.1 Grundsätze

(...)

5.10.2 Umsetzung der Gleisperrung

(...)

5.10.3 Aufhebung der Gleisperrung

(...)

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:

(...)

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 heranzufahren auf die Einschalterschleife „Automatik HET / HET Automatique“ vor dem BÜ.



(...)

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 Wissembourg 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)

(...)

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 Ausfahrtsignal 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

(...)

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 benutzenden Zug
- 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.

7.2 Zweisprachiger Vordruck

(...)

7.3 Einstellungsgenehmigung für außergewöhnliche Transporte

(...)

7.4 Anbieten und Annehmen von außergewöhnlichen Transporten

(...)

Diffusible 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)

(...)

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

(...)

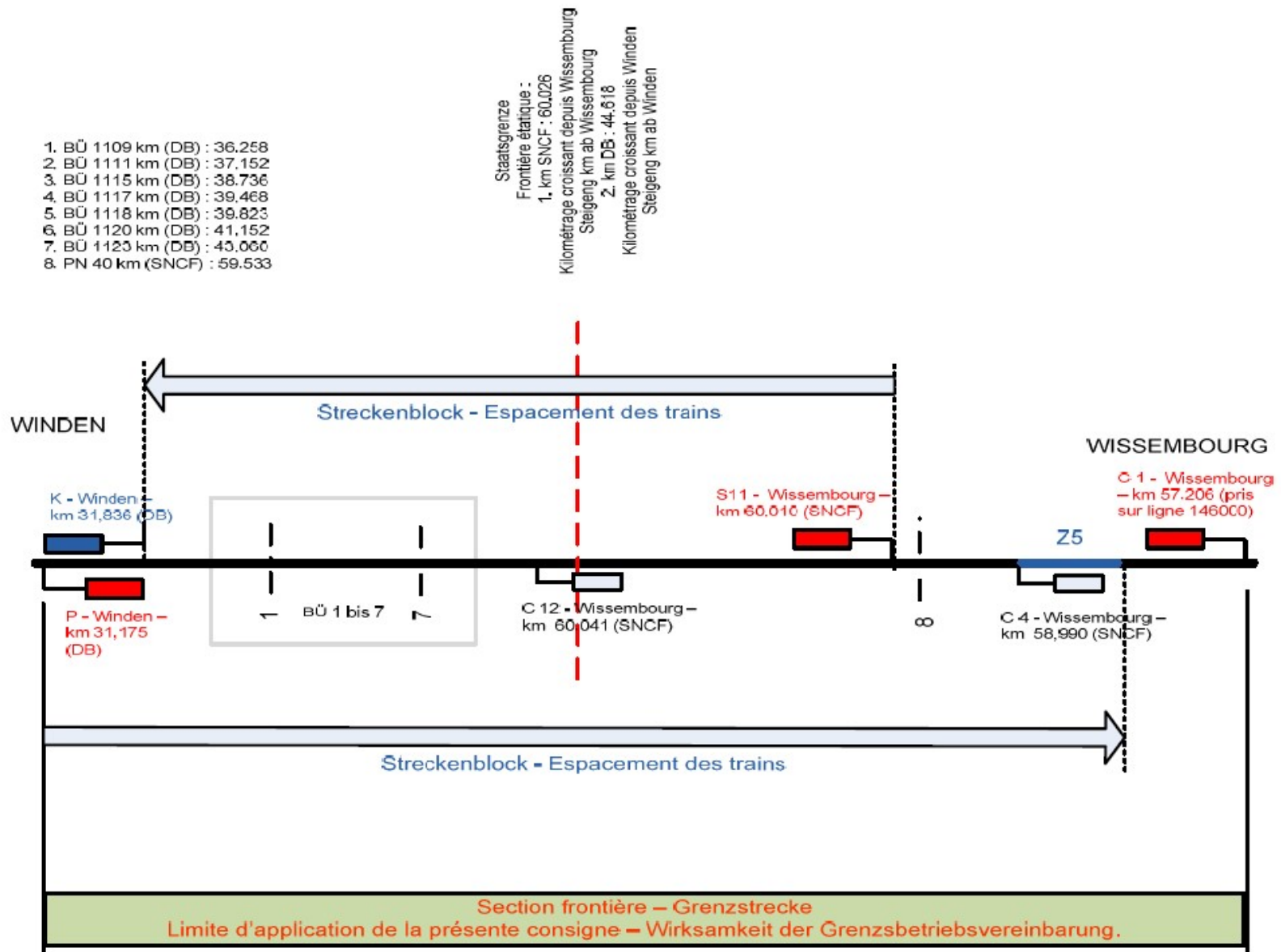
9.5 Arbeiten an Bahnübergängen der DB

(...)

Diffusible SNCF RESEAU

Anlage / Annexe 1 Plan der Grenzstrecke Wissembourg – Winden

Plan de la section frontière Wissembourg Winden



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'émetteur

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

darf vorbeifahren est autorisé à am
1.10 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

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

Zusätzliche Instructions complémentaires
x.95 Anweisungen

x.96 [Freitext texte libre]

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

darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrerlaubnis empfangen wurde ist vom Fahren auf Sicht
2.10 Si aucune MA n'est reçue, est autorisé à poursuivre en mode SR x.25 befreit est dispensé de marcher à vue

Zusätzliche Instructions complémentaires
x.95 Anweisungen

x.96 [Freitext texte libre]

3 Verbleiben im Stillstand Obligation de rester à l'arrêt

Verbleiben im Stillstand "Fahrt beenden" durchführen Vorhandene ETCS-Fahrerlaubnis löschen
3.10 Rester à l'arrêt 3.15 Exécuter la fin de mission 3.20 Supprimer la MA disponible

4 Widerruf eines Befehls Annulation d'une instruction

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

5 Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung Obligation de circuler à vitesse limitée

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

Zusätzliche Instructions complémentaires
x.95 Anweisungen

x.96 [Freitext texte libre]

6 Fahren auf Sicht Marcher à vue

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

zwischen/in und et
Entre / à 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

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

Zusätzliche Instructions complémentaires
x.95 Anweisungen

x.96 [Freitext texte libre]

7 **Starten in SR Autorisation de se remettre en marche après préparation d'un mouvement**

darf in SR starten Est autorisé à darf vorbeifahren am EOA
7.10 circuler en SR 7.20 Est autorisé à franchir un EOA

ist vom Fahren auf Sicht befreit Signal, Zugmeldestelle
x.25 Est dispensé de marcher à vue 7.21 Signal, Zugmeldestelle
Signal, localisation

8 **BÜ sichern Sécurisation d'un PN**

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

in à und et
x.44 Zugmeldestelle Localisation 8.51 km und et 8.52.1 km und et 8.53.1 km

und et und et und et und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist
8.54.1 km 8.55.1 km 8.56.1 km 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

Eingeschränkte Fahrstromversorgung zwischen/in und et
9.40 Restrictions d'alimentation électrique entre / à x.45 Zugmeldestelle Localisation

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

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

Fahren mit gesenktem Stromabnehmer Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter
9.70 Circuler avec pantographe abaissé 9.75 Circuler avec disjoncteur ouvert

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

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

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

a. S. = Auftrag zum Fahren auf Sicht / a.S. = marche à vue *) = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben
*) = Vitesse limitée 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**

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

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

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

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

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

24 **Zurückkehrende Fahrten Retour en arrière**

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

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

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

25 //

26 //

27 //

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

muss ETCS-Level wählen muss ETCS-Betriebsart wählen
 28.10 doit sélectionner 28.20 doit sélectionner
 28.11 ETCS-Level 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

darf signalgeführt weiterfahren est autorisé à poursuivre la marche en respectant la signalisation au sol
 29.10
 //
 29.20
 //
 29.30

30 //

31 //

32 //

33 //

34 //

95 **Zusätzliche Anweisungen Instructions complémentaires**

//
 95.10

muss bei Annäherung an den BU Signal Zp 1 geben und BU 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
 95.20

//
 95.30

//
 95.40

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

muss folgende Anweisungen beachten doit respecter les instructions suivantes
 95.95

.....

 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

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Gemeinsame Regelungen der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Sarreguemines - Hanweiler - Bad Rilchingen	302.6005Z98 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsamen Regelung haben:



DB InfraGO AG
Region 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

 <p>Direction de la Circulation Ferroviaire EIC Lorraine 14, Viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex</p>		 <p>DB InfraGO AG Regionalbereich Südwest Betrieb Netz Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken</p>
---	--	---

**GEMEINSAME REGELUNG DER ÖRTLICHEN BESONDERHEITEN
AUF DER GRENZSTRECKE**

Sarreguemines – Hanweiler-Bad Rilchingen

**CONSIGNE COMMUNE TRAITANT DES PARTICULARITES
D'EXPLOITATION DE LA SECTION FRONTIERE**

Sarreguemines – Hanweiler-Bad Rilchingen

Gültig ab 14.12.2025

Applicable à partir du 14/12/2025

EIC LORCA DC 00076

Geschäftsführende Stellen Services dirigeants responsables

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

Société Nationale des Chemins de Fer français Direction de la Circulation Ferroviaire EIC Lorraine 14, Viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex	(abgekürzt SNCF) (abréviation SNCF)
--	--

Verteiler Deutschland: Distribution allemande	Verteiler Frankreich: Distribution française
Zentrale Eisenbahnbetriebsverfahren Region Südwest Eisenbahnbetriebsleiter Fahrplan/Kundenmanagement Koordination Betrieb/Bau BZ Karlsruhe Netz Saarbrücken Betrieb Anlagen- 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, DCF, IOS, BTE, PIPR DSEM CORINT EIC Lorraine Pôle Sécurité COGC (2 ex) BHR UO Infra Metz-Sablon Gare de Sarreguemines (Poste 1, Dirigeant Circulation) Infrapôle Lorraine Pôle QS Entreprises ferroviaires : EF abonnées

Bekanntgaben

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

Rectificatifs

Version	Date

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

Société Nationale des
 Chemins de Fer Français (SNCF)
 Direction de la Circulation
 Ferroviaire
 EIC Lorraine
 14, Viaduc JF Kennedy
 F-54052 Nancy Cedex

Saarbrücken, den xx.xx.25 Nancy, l

gez.

gez.

gez.

Inhaltsverzeichnis/Sommaire

1.	ALLGEMEINES	8
1.1.	Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung	8
1.2.	Inhalt	8
1.3.	Sprachregelung	8
1.4.	Änderung von Regelungen	9
2.	BETRIEBLICHE GRUNDSÄTZE UND EINRICHTUNGEN AUF DER GRENZSTRECKE SARREGUEMINES – HANWEILER	10
2.1.	Definition der Grenzstrecke	10
2.2.	Betriebsführung auf der Grenzstrecke	10
2.3.	Zugsicherungssysteme	11
2.4.	Kommunikationseinrichtungen	11
2.5.	Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke	13
2.6.	Elektrischer Zugbetrieb	13
2.7.	Bahnübergänge (BÜ)	13
2.8.	Änderung von technischen Einrichtungen	15
2.9.	Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten 15	
2.9.1.	Langsamfahrstellen	15
2.9.2.	Andere vorübergehende Besonderheiten	17
3.	TRASSENMANAGEMENT	18
3.1.	Grundsätze	18
3.2.	Trassenanmeldung	18
3.3.	Änderung und Streichung von Trassen	18
3.4.	Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke	19
4.	REGELUNGEN FÜR DIE ZÜGE	20
4.1.	Anzuwendende Regelungen bezüglich Zugbildung und Bremsen	20
4.2.	Schlussignale an Zügen	20
4.3.	Zulässige Geschwindigkeit	20
4.4.	Einstellen von Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit	20
4.5.	Beförderung gefährlicher Güter	20
4.6.	Ausfall von Zügen	21
4.7.	..... Fahrten, bei denen das zuverlässige Funktionieren der Gleisfreimeldeanlagen nicht sichergestellt ist	21
5.	FAHRDIENST AUF DEN BETRIEBSSTELLEN	22
5.1.	Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern	22
5.2.	Durchführung der Zugmeldungen	22
5.3.	Befehle, Instruction Nationale (IN)	23
5.4.	Gefährliche Ereignisse	23
5.5.	Hilfeleistung	24
5.6.	Gleissperrung	29
5.7.	Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl	29
5.8.	Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz	29
5.9.	Rückmelden	30

5.10.	Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke.....	30
	Richtung Hanweiler – Sarreguemines	30
5.10.1.	.....	30
5.10.2.	Richtung Sarreguemines – Hanweiler.....	32
5.10.3.	Störung der Erlaubnis VUS	32
6.	AUBERGEWÖHNLICHE TRANSPORTE (AT)	36
6.1.	Grundsätze	36
6.2.	Zweisprachiger Vordruck	36
6.3.	Einstellungsgenehmigung für aT	37
6.4.	Anbieten und Annehmen von aT	37
7.	RANGIEREN	38
7.1.	Grundsätze	38
7.2.	Rangieren über das Signal GA 8 des Bahnhofs Sarreguemines hinaus bis zur Grenze	38
7.3.	Rangieren über das Ausfahrtsignal N 1 des Bahnhofs Hanweiler hinaus bis zur Grenze	38
8.	INSTANDHALTUNG UND ENTSTÖRUNG DER FESTEN ANLAGEN UND ARBEITEN AN DIESEN ANLAGEN	40
8.1.	Grundsätze	40
8.2.	Arbeiten auf deutschem Gebiet.....	41
8.3.	Arbeiten auf französischem Gebiet.....	42
8.4.	Sperrfahrten bei Arbeiten.....	43
1.	GÉNÉRALITÉS.....	44
1.1.	Documents abrogés ; date d’application de la consigne commune	44
1.2.	Objet, principes.....	44
1.3.	Langue à employer	44
1.4.	Modifications aux textes réglementaires	45
2.	PRINCIPES D’EXPLOITATION ET INSTALLATIONS DE LA SECTION FRONTIERE SARREGUEMINES – HANWEILER	46
2.1.	Définition de la section frontière	46
2.2.	Régime d’exploitation et service de la circulation.....	46
2.3.	Systèmes de sécurité embarqué	47
2.4.	Installations de télécommunication	48
2.5.	Cantonement des trains sur la section frontière	49
2.6.	Installations de traction électrique	49
2.7.	Passages à Niveau (PN)	49
2.8.	Modifications des installations	51
2.9.	Installations de limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires	51
2.9.1.	Limitations temporaires de vitesse (LTV)	52
2.9.2.	Autres modifications temporaires	54
3.	GESTION DE LA CAPACITE	55
3.1.	Principes	55
3.2.	Demande de sillons.....	55
3.3.	Modification et suppression de sillons.....	55
3.4.	Fourniture des documents pour l’élaboration des horaires sur la section frontière	56
4.	PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS	57
4.1.	Prescriptions à appliquer concernant la composition et le freinage.....	57
4.2.	La signalisation d’arrière des trains	57

4.3.	Vitesse limite	57	
4.4.	Incorporation de véhicules inaptes à la vitesse maximale du train	57	
4.5.	Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses.....	57	
4.6.	Suppression de trains	57	
4.7.	Circulations susceptibles de ne pas assurer le bon fonctionnement du circuit de voie.		58
5.	CIRCULATION DES TRAINS	59	
5.1.	Communications entre les AC	59	
5.2.	Conditions d'annonce des trains	59	
5.3.	Ordres écrits. Instruction Nationale (IN)	60	
5.4.	Incidents - Situations dangereuses	60	
5.5.	Secours.....	61	
5.6.	Fermeture de la voie	66	
5.7.	Dérangement total des moyens de communication entre les AC.....	67	
5.8.	Dérangement des installations de sécurité ou de radio embarquées	67	
5.9.	Avis d'arrivée	67	
5.10.	Dérangement des installations techniques de la section frontière	67	
5.10.1.	Sens Hanweiler - Sarreguemines	67	
5.10.2.	Sens Sarreguemines - Hanweiler	70	
5.10.3.	Dérangement de l'Autorisation VUS.....	70	
6.	TRANSPORTS EXCEPTIONNELS.....	75	
6.1.	Principes	75	
6.2.	Imprimé spécifique bilingue	75	
6.3.	Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels.....	76	
6.4.	Offre et acceptation des transports exceptionnels.....	76	
7.	MOUVEMENTS DE MANOEUVRE	78	
7.1.	Principes	78	
	.....		78
7.2.	Mouvements de manœuvre au delà du GA 8 de la gare de Sarreguemines jusqu'à la frontière 78		
7.3.	Mouvement de manœuvre au delà du signal de sortie N1 de la gare de Hanweiler jusqu'à la frontière		78
8.	ENTRETIEN PREVENTIF ET CURATIF DES INSTALLATIONS FIXES ET TRAVAUX SUR CES INSTALLATIONS	80	
8.1.	Principes	80	
8.2.	Travaux sur le territoire allemand.....	82	
8.3.	Travaux sur le territoire français.....	83	
8.4.	Circulation à voie fermée pour trains de travaux.....	85	

Anlagen / Annexes

1	Übersichtsplan über die Grenzstrecke Plan de la section frontière	86
2	Plan der KVB/PZB-Balisen Schema des balises KVB/PZB	87
3a	Befehl DB (deutsch/französisch)	88

	Ordre DB (allemand/français)	
3b	Befehl (zweisprachig) der SNCF Bulletin (bilingue) de la SNCF	91
4	Vordruck „Anforderung von Hilfe“ Demande de secours	93
5	bleibt frei réservé	97
6	GSM-R	98
7	Glossar Glossaire	101

1. Allgemeines

1.1. Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die „consigne d'établissement“ EIC LORCA DC00076 Ausgabe vom 26.06.2013 und die deutsche Ausgabe vom 01.09.2013, zuletzt berichtigt zum 16.10.2024

Sie tritt am 14.12.2025 in Kraft.

1.2. Inhalt

Diese gemeinsame Regelung definiert die besonderen betrieblichen Bedingungen der Grenzstrecke zwischen den Bahnhöfen Sarreguemines und Hanweiler-Bad Rülchingen (im Folgenden als Hanweiler bezeichnet).

(1) Die Sicherheit für das Personal und für die Durchführung der Zug- und Rangierfahrten wird gewährleistet:

- durch die SNCF Réseau (SNCF R) für den französischen Teil der Grenzstrecke, der in km 1,043 (SNCF R) bzw. km 16,932 (DB InfraGO) endet.

Es ist grundsätzlich das französische Regelwerk anzuwenden.

- durch DB InfraGO für den deutschen Teil der Grenzstrecke, der in km 16,932 (DB InfraGO) bzw. km 1,043 (SNCF R) 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 sind in dieser Regelung enthalten.

(2) 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) Sarreguemines und Hanweiler werden in deutscher Sprache geführt. Der Fdl Sarreguemines muss deutsch sprechen und die entsprechenden „Dépêches“ in Deutsch im „Carnet d'enregistrement des dépêches“ nachweisen.

(3) Die Betriebssprache zwischen EIU und EVU ist die Landessprache des jeweiligen Grenzstreckenabschnitts.

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. Die Zugpersonale der Züge von oder nach Deutschland, die in Sarreguemines enden oder beginnen, dürfen ~~vorübergehend~~ die deutsche Sprache anwenden. Ansonsten wird im Bahnhof Sarreguemines Französisch gesprochen.

- (4) Gespräche zwischen dem Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) LORCA und der Betriebszentrale (BZ) Karlsruhe bzw. der Fahrplanabteilung 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. _____

1.4. Änderung von Regelungen

- (1) Diese gemeinsame Regelung wird von DB InfraGO und SNCF Réseau herausgegeben. Auf Seiten von SNCF Réseau wird sie von dem EIC LORCA erstellt und von dem/der Direktor/in der DZP NEN überprüft und genehmigt. Jede Änderung muss im Voraus zwischen DB InfraGO, die DZP und dem EIC LORCA in der gleichen Verfahrensweise 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:

DB InfraGO AG Region Südwest Betrieb Netz Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4-12 D-66111 Saarbrücken	Société Nationale des Chemins de Fer Français Etablissement Infra Circulation Lorraine 14, Viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex
--	---

- (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 Sarreguemines – Hanweiler

2.1. Definition der Grenzstrecke

- (1) Die Staatsgrenze befindet sich in km 1,043 (SNCF Réseau) bzw. km 16,932 (DB InfraGO) und ist gekennzeichnet:
 - in Richtung Frankreich durch ein Schild „Réseau Ferré de France“
 - in Richtung Deutschland durch ein Schild „DB“
- (2) Die Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler erstreckt sich vom Einfahrsignal F des Bahnhofs Hanweiler in km 16,832 bis zum Einfahrsignal C 7 in km 0,570 des Bahnhofs Sarreguemines.
- (3) Ein Lageplan der Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler ist als Anlage 1 beigefügt.
- (4) Eine Eisenbahnbrücke befindet sich auf dem Grenzabschnitt und überquert die in der Gemeinde Sarreguemines gelegene Rue de France und den Fluss Saar. Die Staatsgrenze befindet sich auf der Brücke. Wenn eine Kollision an einem Pfeiler gemeldet wird, müssen die in Abschnitt 53 (Gefährliche Ereignisse) vorgesehenen Notfallmaßnahmen durchgeführt werden.

2.2. Betriebsführung auf der Grenzstrecke

- (1) Die Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler ist eingleisig.
- (2) Die allgemeinen Streckenmerkmale, Höchstgeschwindigkeiten, Bremsregelungen, Lastgrenzen und weitere Bestimmungen (Abfahrt der Züge, maximale Zuglänge...) sind für den französischen Streckenabschnitt in den RT 1026 enthalten, für den deutschen Streckenabschnitt gelten die Regelungen der Richtlinie 408 sowie der entsprechenden Zusätze zur Richtlinie 457 (VzG...).
- (3) Die Grenzstrecke ist nach der französischen Streckenklasse C eingestuft.
- (4) Der Bahnhof Sarreguemines ist durchgehend mit einem Fdl besetzt.
Der Bahnhof Hanweiler ist nicht durchgehend mit einem Fdl besetzt.

Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke müssen die beiden Fdl anwesend sein.

Der Fdl Hanweiler ist auf Seiten DB InfraGO verantwortlich für alle sicherheitsrelevanten Handlungen im Rahmen der Durchführung des Eisenbahnbetriebs.

Der Fdl Sarreguemines ist auf Seiten SNCF Réseau verantwortlich für alle sicherheitsrelevanten Handlungen im Rahmen der Durchführung des Eisenbahnbetriebs.

- (5) Auf der Grenzstrecke ist zeitweise Arbeitsruhe; sie wird bei der Aufstellung des Fahrplans zwischen DB InfraGO und SNCF Réseau vereinbart. Geplante Änderungen der Arbeitsruhe (auch Feiertagsregelungen der beiden Länder) sind acht Kalendertage vorher zwischen DB InfraGO und dem EIC LORCA zu vereinbaren.

2.3. Zugsicherungssysteme

B 2 * Die Grenzstrecke ist mit den Systemen KVB und PZB (im Plan Anlage 2 als „INDUSI“ bezeichnet) ausgestattet und verfügt über eine Systemumschaltung PZB/KVB (Contrôle de vitesse par balises). Die PZB wird beim Befahren der Integra-Balise mit Nordpolarität deaktiviert, das KVB-System beim Befahren der Integra-Balise mit Südpolarität. Die Deaktivierung wird beim Passieren der folgenden Balisen geprüft:

- K.KVB Richtung Frankreich - Deutschland
- K.INDUSI Richtung Deutschland - Frankreich.

B 2 * Umschaltpunkte sind in Anlage 2 dargestellt.

Die Signale 1,2 und C 7 sind mit KVB und PZB (INDUSI) ausgestattet, KVB-Balisen sind auch im Bereich der Weiche 13 vorhanden.

Die Signale C 20 und C 28 sind nur mit PZB (INDUSI DB InfraGO) ausgestattet.

Die Signale C 20, C 22, C 24 und C 28 sind mit dem System DAAT (SNCF Réseau) ausgestattet.

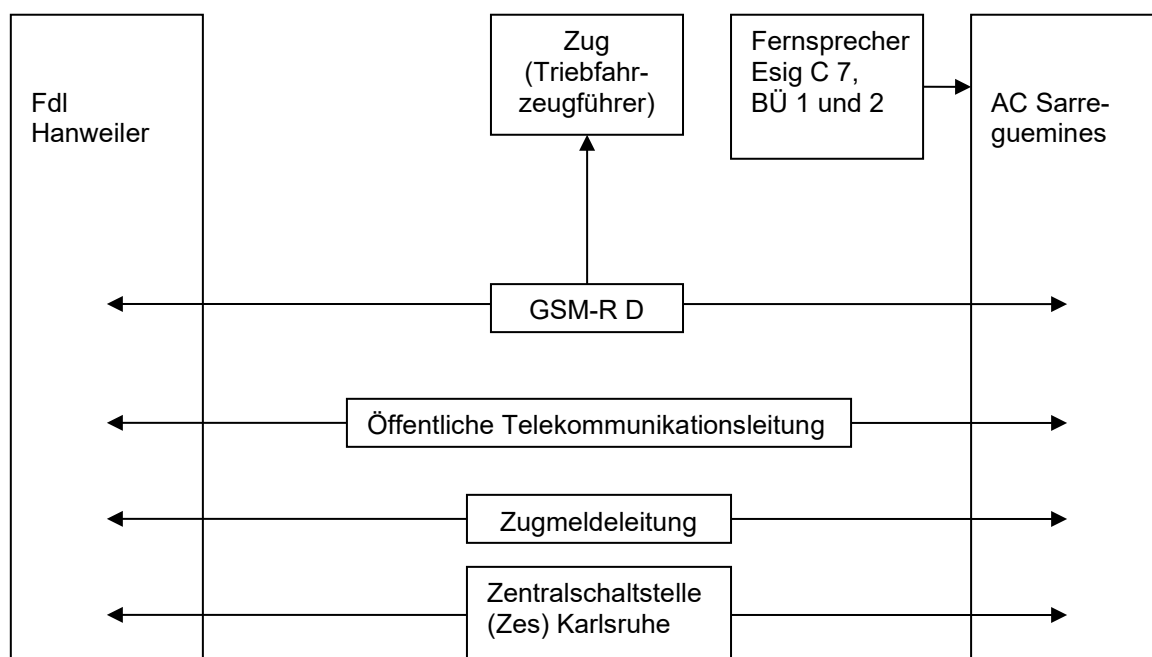
Bei einer Störung einer KVB-Balise benachrichtigt der Tf den Fdl Sarreguemines, der das im Dokument mit dem Titel "Traitement et suivi des défaillances du KVB" (Behandlung und Verfolgung von KVB-Störungen) vorgesehene Verfahren anwendet.

2.4. Kommunikationseinrichtungen

(1) Auf der Grenzstrecke sind folgende Telekommunikationseinrichtungen vorhanden:

Auf deutschem Gebiet

Auf französischem Gebiet



(2) Die Grenzstrecke ist mit GSM-R D von DB InfraGO ausgestattet. Die Grenze der Funkausleuchtung befindet sich auf der Seite des französischen Netzes in km 0,00. Alle Gespräche, die über die Zugmeldeleitung und GSM-R D geführt werden, werden aufgezeichnet. Die Aufzeichnungsdauer für

die Zugmeldeleitung beträgt zwei Stunden.

Wenn notwendig (z.B. Unfälle, Störungen) und auf Anfrage des französischen Infrastrukturbetreibers (SGC SNCF Réseau), stellt DB InfraGO die Aufzeichnungen sicher und übergibt sie so schnell wie möglich dem Infrastrukturbetreiber SNCF.

- (3) Der Fdl Sarreguemines verfügt über ein mobiles GSM-R D-Gerät von DB InfraGO, dessen Nutzungsbedingungen in Anlage 6 enthalten sind.

2.5. Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke

Die Zugfolge zwischen Sarreguemines und Hanweiler wird in beiden Richtungen durch Streckenblock gesichert:

- „bloc automatique lumineux“ (BAL) der SNCF in Richtung Sarreguemines – Hanweiler von den Ausfahrtsignalen Sarreguemines (Carré-Signale 22, 24, 28 und Carré violet 20) bis zum Einfahrtsignal F Hanweiler
- Selbstblock der DB in Richtung Hanweiler – Sarreguemines vom Ausfahrtsignal N 1 Hanweiler bis zum Einfahrtsignal C 7 Sarreguemines

2.6. Elektrischer Zugbetrieb

- (1) Die Strecke Hanweiler – Sarreguemines ist mit einer elektrischen Oberleitung ausgerüstet, einschließlich Gleis A und Gleis 2 des Bahnhofs Sarreguemines.
- (2) Die Oberleitung wird mit 15 kV Wechselspannung, 16,7 Hertz, betrieben und von der Zentralschaltstelle (Zes) Karlsruhe aus gesteuert. Der Fdl Sarreguemines ist für die Schaltgruppe 101, die den französischen Grenzstreckenabschnitt abdeckt, schaltberechtigt.
- (3) In km 16,762 befindet sich eine Streckentrennung.
- (4) An den Weichen 13, Aa, Ba und Ab, die sich im überspannten Bereich des Bf Sarreguemines befinden, sind Signale EI 6 der DB aufgestellt (siehe Abbildung). Diese sind von der Stellung der Weichen abhängig.



Dieses Signal zeigt das Ende der Fahrleitung an und darf nicht von Fahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer passiert werden.

- (5) Der Betrieb und die Unterhaltung der Oberleitungsanlagen auf der Grenzstrecke sind in der Unterlage IN 60476 Version 2 des EIC LOR vom 23.07.2012 und in dem Übereinkommen zwischen der DB und SNCF Réseau für den Betrieb und die Instandhaltung der Oberleitungsanlagen der Grenzstrecke Sarreguemines - Hanweiler-Bad Rülchingen vom 11.09.2015 geregelt.

2.7. Bahnübergänge (BÜ)

- (1) Die BÜ befinden sich auf dem französischen Teil der Grenzstrecke:
BÜ 1 in km 0,641, BÜ 2 in km 0,817.
Die Einschaltkontakte für die BÜ 1 und 2 für die Fahrtrichtung Hanweiler – Sarreguemines befinden sich im Bereich von DB InfraGO.
 - a) Der BÜ 1 ist mit SAL 2-Technik ausgerüstet (BÜ mit automatischer Lichtzeichenanlage und 2 Halbschranken) und verfügt zusätzlich über eine Fußgänger-Signalanlage mit 2 Piktogrammen, die bei Annäherung und Vorbeifahrt einer Zugfahrt leuchten.
 - b) Der BÜ 2 ist mit SAL 4-Technik ausgerüstet (BÜ mit automatischer Lichtzeichenanlage und 2 Vollschranken und verfügt zusätzlich über eine Fußgänger-Signalanlage mit 2 Piktogrammen, die bei Annäherung und Vorbeifahrt einer Zugfahrt leuchten.

(2) Störungen an den BÜ:

Folgende Arten von Störungen können auftreten:

- Schranke lässt sich nicht öffnen
- Schranke lässt sich nicht schließen
- Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage in Ordnung
- Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage defekt
- Fußgänger-Signalanlage gestört

Wird einem Fdl eine Störung am BÜ 1 und/oder BÜ 2 bekannt, muss er Züge an- oder zurückhalten und den Nachbar-Fdl mit folgendem Wortlaut umgehend darüber informieren:

„Fdl ... an Fdl ...: BÜ 1 und/oder 2 gestört [; evtl. Art der Störung].“

Im Fall eines Schrankenbruchs und wenn nicht klar ist, ob die Lichtzeichenanlage funktioniert, stimmt sich der Fdl Sarreguemines mit dem Fdl Hanweiler ab, um einen Zug in Richtung des gestörten BÜ abzulassen, dem ein DB-Befehl Nr. 95.95 mit folgendem Wortlaut zu erteilen ist:

„Halten Sie vor BÜ Nr. ... in km...“

Überprüfen Sie, ob alle Lichtzeichen des BÜ normal funktionieren.

Melden Sie Ihre Feststellungen an den Fdl Sarreguemines.

Vor Weiterfahrt geben Sie Zp 1.“

Der Fdl Sarreguemines bestimmt die Art der Störung. Diese teilt er dem Fdl Hanweiler mit.

Abhängig von der Störungsart sind die folgenden Maßnahmen zu treffen:

a) Schließversagen oder Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage ist defekt:

Die Fdl halten Züge an oder zurück.

b) Öffnungsversagen oder Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage ist in Ordnung oder BÜ durch Posten gesichert

– und/oder Fußgänger-Signalanlage gestört:

Die Fdl erteilen für die Dauer der Störung

Befehl 5 der DB (Anlage 3a), **Grund Nr. 19** mit der Weisung, den/die BÜ mit höchstens 20 km/h zu befahren

in der Fahrtrichtung Hanweiler – Sarreguemines

vom Signal 1,2 km 16,691 (DB) bis km 0,641 (SNCF)

in der Fahrtrichtung Sarreguemines – Hanweiler

vom Signal f km 0,290 bis km 0,817

und Befehl 95.20.

- (3) Wenn der Fdl Hanweiler Zugfahrten in Richtung Sarreguemines ohne Hauptsignal zulässt, muss dem Zug Befehl 5, Grund Nr. 19 erteilt werden mit der Weisung, von Hanweiler bis Sarreguemines mit höchstens 20 km/h zu fahren. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass die Annäherungszeit für die BÜ 1 und 2 ausreichend ist.

2.8. Änderung von technischen Einrichtungen

Jede Änderung von technischen Einrichtungen auf der Grenzstrecke Hanweiler – Sarreguemines durch das jeweils zuständige EIU, die Auswirkungen auf die Tätigkeiten von Mitarbeitern der EVU oder der EIU hat, ist dem Nachbar-EIU so früh wie möglich schriftlich mitzuteilen.

DB InfraGO AG Region Südwest Betrieb Netz Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4-12 D-66111 Saarbrücken	Direction Régionale SNCF Lorraine Etablissement Infra Circulation Lorraine Champagne Ardenne 14, Viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex
--	--

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“)

Besonderheit:

Änderungen, die beide EIU betreffen, werden zwischen diesen im Vorfeld abgestimmt und in beiden Unterlagen (FLASH und La) aufgenommen.

2.9. 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“)

Besonderheit:

Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten, die beide EIU betreffen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem deutschen und französischen Teil der Grenzstrecke), werden zwischen diesen im Vorfeld abgestimmt und in beiden Unterlagen (ARTIC und La) aufgenommen.

2.9.1. Langsamfahrstellen

Wenn auf der Grenzstrecke eine vorübergehende Langsamfahrstelle eingerichtet wird, die sich ausschließlich im Bereich eines EIU befindet, erfolgt dies nach den Regelungen des jeweiligen EIU.

Wenn auf der Grenzstrecke eine vorübergehende Langsamfahrstelle eingerichtet wird, die den Bereich beider EIU betrifft, ist die Einrichtung der Langsamfahrstelle zwischen den beiden EIU abzustimmen.

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

(1) Geplante Langsamfahrstellen

Wenn auf der Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler geplante Langsamfahrstellen eingerichtet werden müssen und diese beide EIU betreffen, ist dies den beiden EIU innerhalb der folgenden Fristen mitzuteilen:

DB InfraGO an SNCF RESEAU

Spätestens am Dienstag in der Woche vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

SNCF RESEAU an DB InfraGO

Spätestens am Dienstag fünf Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

(2) Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

a) Langsamfahrstellen, die unvorhergesehen eingerichtet werden müssen, sind

- auf deutschem Gebiet: von den technischen Stellen der DB InfraGO dem Fdl Hanweiler umgehend mitzuteilen, der den Fdl Sarreguemines mit folgendem Wortlaut verständigt:

**„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines:
Erteilen Sie Befehl 5 für Langsamfahrstelle mit ... km/h von km ... bis km ...“**

Fdl Sarreguemines informiert das COGC LORCA.

- auf französischem Gebiet: von den technischen Stellen der SNCF Réseau dem Fdl Sarreguemines umgehend mitzuteilen; der Fdl Sarreguemines verständigt das COGC LORCA und mit folgendem Wortlaut den Fdl Hanweiler:

**„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:
Erteilen Sie Befehl 5 für Langsamfahrstelle mit ... km/h von km ... bis km ...“**

Bei Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist analog zu verfahren.

b) Bei diesen Geschwindigkeitsbeschränkungen, über die die EVU noch nicht durch ARTIC/La unterrichtet sind, müssen folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet

Fdl Hanweiler und Sarreguemines verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl 5 der DB (siehe Anlage 3a). Wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung in der La enthalten ist, unterrichtet der Fdl Hanweiler den Fdl Sarreguemines Poste 1 mit folgendem Wortlaut:

**„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines:
Befehl 5 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ...“**

Langsamfahrstelle befindet sich auf französischem Gebiet

Fdl Hanweiler und Sarreguemines verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl 5, bis das weiße Blitzlicht aufgestellt ist.

Nachdem der Fdl Sarreguemines von einer technischen Fachkraft über die Aufstellung des weißen Blitzlichtes unterrichtet wurde, verständigt er den Fdl Hanweiler mit folgendem Wortlaut:

**„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:
Befehl 5 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ...“**

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem und französischem Gebiet

Fahrtrichtung Hanweiler – Sarreguemines:

Der Fdl Hanweiler verständigt die Tf mit zweisprachigem Befehl 5 (siehe Anlage 3a).
Wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung in der La enthalten ist, erteilt der Fdl Hanweiler keine Befehle mehr.

Fahrtrichtung Sarreguemines – Hanweiler:

Der Fdl Sarreguemines verständigt die Tf mit zweisprachigem Befehl 5 (siehe Anlage 3a).
Nachdem der Fdl Sarreguemines über die Aufstellung des weißen Blitzlichtes unterrichtet wurde, erteilt er keine Befehle mehr.

- (3) 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.

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

„Fdl ... an Fdl ...:

Erteilen Sie Befehl 5 für Langsamfahrstelle mit ... km/h von km ... bis km ...“

2.9.2. Andere vorübergehende Besonderheiten

Die unter 2.9.1 genannten Maßnahmen sind auch bei anderen vorübergehenden Signalisierungsänderungen anzuwenden.

3. Trassenmanagement

3.1. Grundsätze

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

Federführendes EIU für die Trassenzuteilung auf der Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler 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.

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

Vor jedem Fahrplanwechsel treffen sich die „Direction de la Production des Sillons“ (DPS) DAC und der Bereich Fahrplan Karlsruhe, um die Übereinstimmung der grenzüberschreitenden Trassen zu überprüfen.

Für kurzfristige Trassenanfragen findet die Abstimmung zwischen DB InfraGO und dem regionalen Fahrplanbüro (BHR) oder COGC LORCA statt.

Auf der Grenzstrecke wird nach Fahrplanunterlagen von DB InfraGO gefahren.

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

Die Fahrplanunterlagen für Züge des Gelegenheitsverkehrs und Änderungen zum Netzfahrplan auf der Grenzstrecke sind sowohl an den Fdl Sarreguemines Poste 1 als auch an den Fdl Hanweiler zu senden.

Für Gelegenheitsverkehre ist eine zwischen DB InfraGO und DPS vereinbarte Zugnummernreihe zu verwenden.

3.2. Trassenanmeldung

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

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.

Wenn Trassen aus betrieblichen Gründen oder zum Zweck von Arbeiten an der Infrastruktur auf der

Grenzstrecke geändert oder gestrichen werden sollen, stimmen sich der Bereich Fahrplan Karlsruhe und der Pôle Capacité/Production vom EIC LORCA sowie der Groupe Coordination du Pôle PCR vom l'Infrapôle Lorraine/ Plateau Commun Travaux, ~~„Pôle Planification Programmation de l'Infrapôle“~~ ab, um mit dem oder den betroffenen EVU eine Lösung zu finden, die die Durchführung der Zugfahrten unter den bestmöglichen Umständen erlaubt.

Das BHR oder das COGC LORCA unterrichtet den Fdl Sarreguemines über die Änderung oder Streichung von Trassen.

Der Bereich Fahrplan Karlsruhe unterrichtet den Fdl Hanweiler über die Änderung oder Streichung von Trassen.

Die Fdl Hanweiler und Sarreguemines informieren sich gegenseitig so früh wie möglich über die Änderung oder Streichung von Trassen.

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 örtlich zulässigen Geschwindigkeiten),

auf dem französischen Abschnitt der Grenzstrecke: RT („Renseignements Techniques“).

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

4. Regelungen für die Züge

4.1. Anzuwendende Regelungen bezüglich Zugbildung und Bremsen

Es sind die nationalen Regelungen des jeweiligen Staates oder EIU durch die EVU anzuwenden.

4.2. Schlusssignale an Zügen

Zwischen Sarreguemines und Hanweiler (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. Zulässige Geschwindigkeit

Die zulässige Geschwindigkeit auf der Grenzstrecke ist im „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ (VzG), Strecken 3251 und 7738, und daraus folgend im Fahrplan aufgeführt.

Die zulässigen Geschwindigkeiten für die unterschiedlichen Zugkategorien sind für den französischen Teil der Grenzstrecke außerdem auch in den „Renseignements Techniques“ RT 1026A enthalten.

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 COGC LORCA in Züge eingestellt werden. Die BZ und COGC 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 COGC LORCA und die BZ Karlsruhe verständigen.
- (2) Die BZ Karlsruhe und das COGC LORCA unterrichten sich gegenseitig so früh wie möglich über den Ausfall von Zügen.
- (3) COGC LORCA verständigt den Fdl Sarreguemines. BZ Karlsruhe verständigt den Fdl Hanweiler.
- (4) Die Fdl Sarreguemines und Hanweiler informieren sich gegenseitig so früh wie möglich über den Ausfall von Zügen.

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.

Die die Kategorien A und B betreffende Meldung wird von DB InfraGO nicht abgegeben.

Je nach Kategorie des im Informationssystem von SNCF Réseau vorgesehenen Verkehrs (Oléron,...) wendet der Fdl Sarreguemines die Vorschriften der DC01556 (S6A04) und des EIC LORCA CM00069 (S06A 04) an.

~~Der Fdl Sarreguemines muss davon ausgehen, dass es sich bei allen Fahrten aus Richtung Deutschland um Fahrten der Kategorien A oder B handelt und wendet daher die Bestimmungen der Richtlinien CG S6A n°4 und CRS6A n°4 (EIC LOR IN00069) an.~~

5. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

5.1. Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern

- (1) Zu den fahrdienstlichen Meldungen gehören die Zugmeldungen und andere Meldungen, die der Regelung und Sicherung der Zugfahrten dienen.
- (2) Die fahrdienstlichen Meldungen werden fernmündlich gegeben und sind in der Regel auf der Zugmeldeleitung abzugeben. Wenn diese Verbindung gestört ist, können diese Meldungen auch über andere Kommunikationsverbindungen gegeben werden.

- (3) Die Fdl haben sich wie folgt zu melden:

„**Hier Fdl Hanweiler**“

„**Hier Fdl Sarreguemines**“

Nach jeder Dienstaufnahme teilen die Fdl ihren Namen mit.

- (4) Meldungen mit festem Wortlaut sind wörtlich zu wiederholen.
Die Wiederholung ist einzuleiten mit den Worten „**Ich wiederhole**“.
Die Richtigkeit der Wiederholung ist mit dem Wort „**richtig**“ zu bestätigen.
- (5) Bei Meldungen ohne festen Wortlaut muss die Wiederholung alle wesentlichen Angaben enthalten.

5.2. Durchführung der Zugmeldungen

- (1) Grundsätze

Anbieten, Annehmen und Abmelden wird zwischen dem Fdl Sarreguemines und dem Fdl Hanweiler durchgeführt.

- (2) Anbieten, Annehmen

2.1. Die Züge beider Fahrtrichtungen sind bis zu 5 Minuten vor der planmäßigen Ab- oder Durchfahrzeit anzubieten und anzunehmen.

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

2.3. Angeboten wird der Zug mit den Worten:

„**Zugmeldung: Wird Zug (Nummer) angenommen?**“

2.4. Angenommen wird der Zug mit den Worten:

„**Zug (Nummer) ja**“

- (3) Abmelden

Die Züge beider Fahrtrichtungen sind bis zu fünf Minuten vor der planmäßigen Ab- oder Durchfahrtszeit abzumelden. Die Abmeldung lautet:

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

- (4) Für Züge der Richtung Hanweiler – Sarreguemines gibt der Fdl Sarreguemines nach der Annahme des Zuges die Erlaubnis „Au VUS“ blockelektrisch an den Fdl Hanweiler ab.

Nach der Ankunft des Zuges wird die Erlaubnis selbsttätig nach Sarreguemines zurückgegeben. Hinweise für die Handhabung sind in der „consigne rose“ von Sarreguemines (EIC LORCA IN60343) beschrieben.

- (5) Änderung der Reihenfolge der Züge

Die Fdl müssen zwingend die festgelegte Reihenfolge beachten.

Jegliche Änderungen der Reihenfolge sind zwischen den beiden Fdl folgendermaßen abzustimmen:

„Neue Reihenfolge:

- **Zug** (Nummer des zuletzt gefahrenen Zuges)
- **Zug** (Nummer des neu eingereichten Zuges)
- **Zug** (Nummer des Zuges, der nach dem neu eingereichten Zug fährt)“

Die Fdl weisen diese Änderungen in den jeweiligen Unterlagen nach (Spalte „Bemerkungen“ im Zugmeldebuch des Fdl Sarreguemines).

5.3. Befehle, Instruction Nationale (IN)

Für Befehle der DB und Bulletins C-Ba werden ausschließlich zweisprachige Vordrucke verwendet (siehe Anlage 3).

Die Geschwindigkeit beim Fahren auf Sicht beträgt höchstens 30 km/h.

Formulaires IN37 in Sarreguemines müssen den Tf der Züge Richtung Hanweiler ausgehändigt werden.

Abweichend davon darf der Fdl Sarreguemines die Erlaubnis zur Vorbeifahrt am Carré-Signal 7 und/oder am Carré violet 17 über Signalfernsprecher oder GSM-R D übermitteln (zweisprachiges Formulaire IN 37).

Bei gleichzeitiger Erteilung eines DB-Befehls und eines Formulaire IN 37, muss als Erstes der DB-Befehl und anschließend das Bulletin C-Ba übermittelt werden.

5.4. Gefährliche Ereignisse

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

- (2) Die drohende Gefahr ist sofort dem Fdl Hanweiler oder Sarreguemines zu melden. Die Meldung ist einzuleiten mit den Worten:

„Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!“

- (3) Die Fdl Hanweiler und Sarreguemines sowie die BZ Karlsruhe müssen Nothaltauftrag mit den zur Verfügung stehenden Mitteln geben, unabhängig davon, ob sich die Fahrt in Deutschland oder Frankreich befindet. Der Nothaltauftrag wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

„Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen Hanweiler und Sarreguemines sofort anhalten!

Ich wiederhole:

Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen Hanweiler und Sarreguemines sofort

anhalten!

Hier Fahrdienstleiter Sarreguemines / Hanweiler / BZ Karlsruhe.“

« Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Hanweiler et Sarreguemines.

Je répète: Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Hanweiler et Sarreguemines.

Ici AC de Sarreguemines / Hanweiler / BZ Karlsruhe. »

- (4) Der Fdl Hanweiler verständigt die Notfalleitstelle in Karlsruhe.
Der Fdl Sarreguemines verständigt das COGC LORCA.
- (5) Die Fdl Hanweiler und Sarreguemines vereinbaren die erforderlichen Maßnahmen (wenn eine Gleissperrung erforderlich ist, Anwendung des Abschnitts 5.6) und verständigen ihre vorgesetzten Stellen entsprechend den Vorschriften des jeweiligen EIU.
- (6) Wenn es erforderlich ist, wird eine gemeinsame Untersuchung der beiden EIU durchgeführt.
- (7) Bei Entgleisungen oder anderen gefährlichen Unregelmäßigkeiten, die den Einsatz von Notfalltechnik erforderlich machen, werden die Mittel desjenigen EIU eingesetzt, die am besten geeignet sind, die Aufnahme des Regelbetriebes zu erreichen.
- (8) Wird ein Einsatz von externen Hilfskräften (Feuerwehr, Polizei, ...) erforderlich, erfolgt der Aufruf von Hilfe durch das jeweilige EIU nach den eigenen Regelungen. Die Zuständigkeitsgrenze dieser Kräfte bildet die Staatsgrenze.
- (9) **Ausschaltung der Oberleitung im Gefahrenfall:** Ist eine Ausschaltung der Oberleitung im Gefahrenfall auf der Grenzstrecke aus welchem Grund auch immer erforderlich, kann diese durch den Fdl Sarreguemines (Öffnen des Schalters X3), den Fdl Hanweiler oder die Zes Karlsruhe durchgeführt werden. Die Hinweise zur Handhabung des Schalters X3 sind in der Unterlage EIC LOR IN60476 enthalten. Derjenige, der die Ausschaltung durchführt, verständigt die anderen Beteiligten.

5.5. Hilfeleistung

1) Anforderung von Hilfe

Regelungen für Tf	Regelungen für Fdl
<p>Übermittelt eine Anforderung von Hilfe – im französischen Bereich unter Verwendung des zweisprachigen Vordrucks (Vorlage siehe Anlage 4) – über Fernsprecher, Zugfunk GSM-R Doder andere geeignete Mittel an den Fdl desjenigen EIU, in dessen Gebiet sich die Spitze des Zuges befindet <u>bzw. generell an den Fdl Hanweiler, wenn es sich um einen Saarbahn-Zug handelt.</u></p> <p>Der Tf darf nun ohne die Zustimmung des Fdl, bei dem er Hilfe angefordert hat, nicht mehr weiterfahren oder den Zug schieben lassen.</p>	<p>Der Fdl, der die Anforderung von Hilfe entgegen nimmt, verständigt den Nachbar-Fdl. Das Gleis wird vom Fdl Sarreguemines gem. Abschnitt 5.6 gesperrt. Mitteilung der Gleissperrung mit dem Wortlaut: „Gleis von ... nach ... gesperrt.“ Die Fdl stimmen die erforderlichen Maßnahmen zur Hilfeleistung mit der BZ Karlsruhe und dem COGC LORCA ab, unabhängig davon, ob die Hilfe in Deutschland oder in Frankreich benötigt wird.</p>

Wenn ein Fahrzeug der Saarbahn liegen bleibt, ist zunächst zu versuchen, den liegengebliebenen Zug mithilfe einer anderen Saarbahn zu schieben oder abzuschleppen.

Ist dies nicht möglich, muss eine Hilfslok mit einer besonderen Hilfskupplung verwendet werden.

Die Abschleppgeschwindigkeit beträgt dabei maximal 20 km/h.

Zuführen der Hilfeleistung aus Richtung Sarreguemines

a) Zuführung der Hilfeleistung von vorne

Fdl Sarreguemines		Fdl Hanweiler
↓		
Erkundigt sich beim Fdl Hanweiler, welcher Zug zuletzt vor dem liegengebliebenen Zug abgelassen worden ist: „Welcher Zug ist der letzte Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde?“	→	Erhält die Anfrage des Fdl Sarreguemines
		↓
Erhält die Mitteilung des Fdl Hanweiler Wenn dieser Zug in Richtung Sarreguemines gefahren ist, vergewissert sich der Fdl Sarreguemines, dass der Zug in seinem Bahnhof angekommen ist.	←	Antwortet mit dem Wortlaut: „Zug (Nr.) ist letzter Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde.“
↓		
Bittet den Fdl Hanweiler um Zustimmung, dass das Hilfs-Tfz abgelassen werden darf. „Wird Sperrfahrt ... angenommen?“	→	Erhält die Anfrage des Fdl Sarreguemines
		↓
Erhält die Zustimmung des Fdl Hanweiler.	←	Gibt dem Fdl Sarreguemines die Zustimmung, das Hilfs-Tfz abzulassen: „Sperrfahrt ... ja.“
↓		
Erteilt dem Triebfahrzeugführer der Sperrfahrt einen zweisprachigen DB-Befehl 95.95: „Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km ... und ziehen Sie ihn in den Bahnhof Sarreguemines.“ und anschließend einen zweisprachigen Formulaire IN37 (Anlage 3) für die Vorbeifahrt am Ausfahrtsignal.		
↓		
Hebt vorübergehend die Maßnahmen der Gleissperrung auf Erteilt dem Hilfs-Tfz die Zustimmung zur Abfahrt Ergreift wieder die Maßnahmen für die Gleissperrung nach Abfahrt des Hilfs-Tfz		

b) Zuführung der Hilfeleistung von hinten

Fdl Sarreguemines		Fdl Hanweiler
↓		
Bittet den Fdl Hanweiler um Zustimmung, dass das Hilfs-Tfz abgelassen werden darf. „Wird Sperrfahrt ... angenommen?“	→	Erhält die Anfrage des Fdl Sarreguemines
		↓
Erhält die Zustimmung des Fdl Hanweiler.	←	b) Stellt sicher, dass die Voraussetzungen für die Einfahrt der Sperrfahrt in den Bahnhof Hanweiler geschaffen sind. b) Gibt dem Fdl Sarreguemines die Zustimmung, das Hilfs-Tfz abzulassen: „Sperrfahrt ... ja.“
↓		
Erteilt dem Triebfahrzeugführer der Sperrfahrt einen zweisprachigen DB-Befehl 95.95: „Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km ... und schieben Sie ihn in den Bahnhof Hanweiler.“ und anschließend einen zweisprachigen Formulaire IN37 (Anlage 3) für die Vorbeifahrt am Ausfahrtsignal.		
↓		
Hebt vorübergehend die Maßnahmen der Gleissperrung auf Erteilt dem Hilfs-Tfz die Zustimmung zur Abfahrt Ergreift wieder die Maßnahmen für die Gleissperrung nach Abfahrt des Hilfs-Tfz		

 Zuführen der Hilfeleistung aus Richtung Hanweiler

a) Zuführung der Hilfeleistung von vorne

Fdl Sarreguemines		Fdl Hanweiler
		↓
Erhält die Anfrage des Fdl Sarreguemines	←	Erkundigt sich beim Fdl Sarreguemines, welcher Zug zuletzt vor dem liegengebliebenen Zug abgelassen worden ist: „Welcher Zug ist der letzte Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde?“
↓		
Antwortet mit dem Wortlaut: „Zug (Nr.) ist letzter Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde.“	→	Erhält die Mitteilung des Fdl Hanweiler Wenn dieser Zug in Richtung Hanweiler gefahren ist, vergewissert sich der Fdl Hanweiler, dass der Zug in seinem Bahnhof angekommen ist.
		↓
Erhält die Anfrage des Fdl Hanweiler	←	Bittet den Fdl Sarreguemines um Zustimmung, dass das Hilfs-Tfz abgelassen werden darf. „Wird Sperrfahrt ... angenommen?“
↓		
Gibt dem Fdl Hanweiler die Zustimmung, das Hilfs-Tfz abzulassen: „Sperrfahrt ... ja.“	→	b) Erhält die Zustimmung des Fdl Sarreguemines
		↓
		Die Sperrfahrt wird nach den deutschen Regeln durchgeführt. Der Tf der Sperrfahrt erhält vom Fdl Hanweiler einen zweisprachigen DB-Befehl 5 mit höchstens 30 km/h und Befehl 6 (Grund Nr. 12) sowie Befehl 95.95: „Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km ... und ziehen Sie ihn in den Bahnhof Hanweiler.“

b) Zuführung der Hilfeleistung von hinten

Fdl Sarreguemines		Fdl Hanweiler
		↓
Erhält die Anfrage des Fdl Hanweiler	←	Bittet den Fdl Sarreguemines um Zustimmung, dass das Hilfs-Tfz abgelassen werden darf. „Wird Sperrfahrt angenommen?“
↓		
Gibt dem Fdl Hanweiler die Zustimmung, das Hilfs-Tfz abzulassen: „Sperrfahrt ... ja.“	→	Erhält die Zustimmung des Fdl Sarreguemines
		↓
		Die Sperrfahrt wird nach den deutschen Regeln durchgeführt. Der Tf der Sperrfahrt erhält vom Fdl Hanweiler einen zweisprachigen DB-Befehl 5 mit höchstens 30 km/h und Befehl 6 (Grund Nr. 12) sowie Befehl 95.95: „Fahren Sie bis zum lieengebliebenen Zug (Nr.) in km ... und schieben Sie ihn in den Bahnhof Sarreguemines.“

Aufhebung der Gleissperrung

Wenn der lieengebliebene Zug mit dem Hilfs-Tfz in einem der beiden Bahnhöfe angekommen ist, muss sich der betreffende Fdl davon überzeugen, dass die Fahrt vollständig ist und den Fdl des Nachbar-Bahnhofs verständigen:

„Fdl ... an Fdl ...: Zug (Nr.) vollständig in ... angekommen.“

Der Fdl Sarreguemines hebt die Gleissperrung auf mit dem Wortlaut:

„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von ... nach ... aufgehoben.“

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 sich der Tf an der Spitze des Zuges befindet.

Der Fdl Sarreguemines erteilt die Zustimmung zum Zurücksetzen nach Sarreguemines mit schriftlichem zweisprachigem DB-Befehl 95.95 (Anlage 3a); Wortlaut:

„Kehren Sie in den Bahnhof Sarreguemines zurück.“

Ggf. ist außerdem für den BÜ 1 oder die beiden BÜ Befehl 8 zu erteilen.

Der Fdl Hanweiler erteilt die Zustimmung zum Zurücksetzen nach Hanweiler mit schriftlichem zweisprachigem DB-Befehl 95.95 (Anlage 3a).

Nach Rückkehr des Zuges obliegt das Prüfen des Freiseins des Gleises:

- dem Fdl Sarreguemines für einen nach Sarreguemines zurückgesetzten Zug,
- dem Fdl Hanweiler für einen nach Hanweiler zurückgesetzten Zug.

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs informiert nach der Rückkehr des Zuges den Nachbar-Fdl mit dem folgenden Wortlaut:

„Fdl ... an Fdl ...: Zug (Nr.) vollständig nach ... zurückgekehrt.“

5.6. Gleissperrung

(bei Arbeiten siehe Kapitel VIII)

Das Gleis wird gesperrt:

- bei Unfällen oder bei Betriebsstörungen, die ein Befahren des Gleises unmöglich machen (z. B. bei lieggebliebenem Zug, unbefahrte Stelle...)
- beim Rangieren über das Signal N 1 des Bf Hanweiler hinaus (Abschnitt 7.3)
- beim Rangieren über das Signal GA 8 des Bf Sarreguemines hinaus (Abschnitt 7.2).

(1) Der für die Gleissperrung und deren Aufhebung zuständige Fdl ist der Fdl Sarreguemines.

(2) Das Gleis darf nur gesperrt werden, wenn

- die Sperrung mit dem Fdl Hanweiler vereinbart wurde
- der Fdl Hanweiler bestätigt hat, dass der letzte Zug aus Richtung Sarreguemines in Hanweiler angekommen ist
- der letzte Zug aus Richtung Hanweiler vollständig in Sarreguemines angekommen ist

Wenn das Gleis nicht befahren werden kann (Unfall, Hindernis, lieggebliebener Zug...), kann es vom Fdl Sarreguemines oder vom Fdl Hanweiler auch sofort gesperrt werden, ohne dass diese Voraussetzungen erfüllt sind.

(3) Die Gleissperrung mit den entsprechenden Sicherungsmaßnahmen erfolgt gemäß der Regelungen des jeweiligen EIU (Maßnahmen für die Gleissperrung bei der SNCF).

(4) Das Gleis wird gesperrt mit dem Wortlaut:

„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt.“

(5) Die Sperrung des Gleises darf vom Fdl Sarreguemines aufgehoben werden, wenn

- der Anlass weggefallen ist,
- das Gleis von allen Fahrzeugen geräumt ist und
- die Zustimmung des Fdl Hanweiler vorliegt.

(6) Die Gleissperrung wird aufgehoben mit dem Wortlaut:

**„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:
Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.“**

(7) Die Fdl weisen die Sperrung eines Gleises und die Aufhebung der Gleissperrung in der dafür vorgesehenen Unterlage des jeweiligen EIU nach.

5.7. Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl

Die Verständigung zwischen den Bahnhöfen Sarreguemines und Hanweiler gilt als völlig gestört, wenn keine Verständigung über Fernsprecher oder Funk mehr möglich ist. In diesem Fall darf auf der Grenzstrecke kein Verkehr stattfinden, bis eine Verständigung wieder möglich ist.

5.8. Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz

Bei gestörter Sicherheitseinrichtung auf dem Tfz oder gestörter Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung verständigt das jeweilige EVU, das die Grenzstrecke befährt, so bald wie möglich die Leitstelle, dessen InfraGO 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 InfraGO vorgesehenen Maßnahmen.

5.9. Rückmelden

Eine Rückmeldung ist zu geben, wenn es in dieser gemeinsamen Regelung vorgeschrieben ist (Störungen, ...).

Der zuständige Fdl gibt die Rückmeldung, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- der Zug ist auf dem eigenen Bahnhof angekommen
- das deckende Signal zeigt Halt
- der Zug ist vollständig

Die Rückmeldung wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

„Zug (Nr.) in ... (Hanweiler/Sarreguemes).“

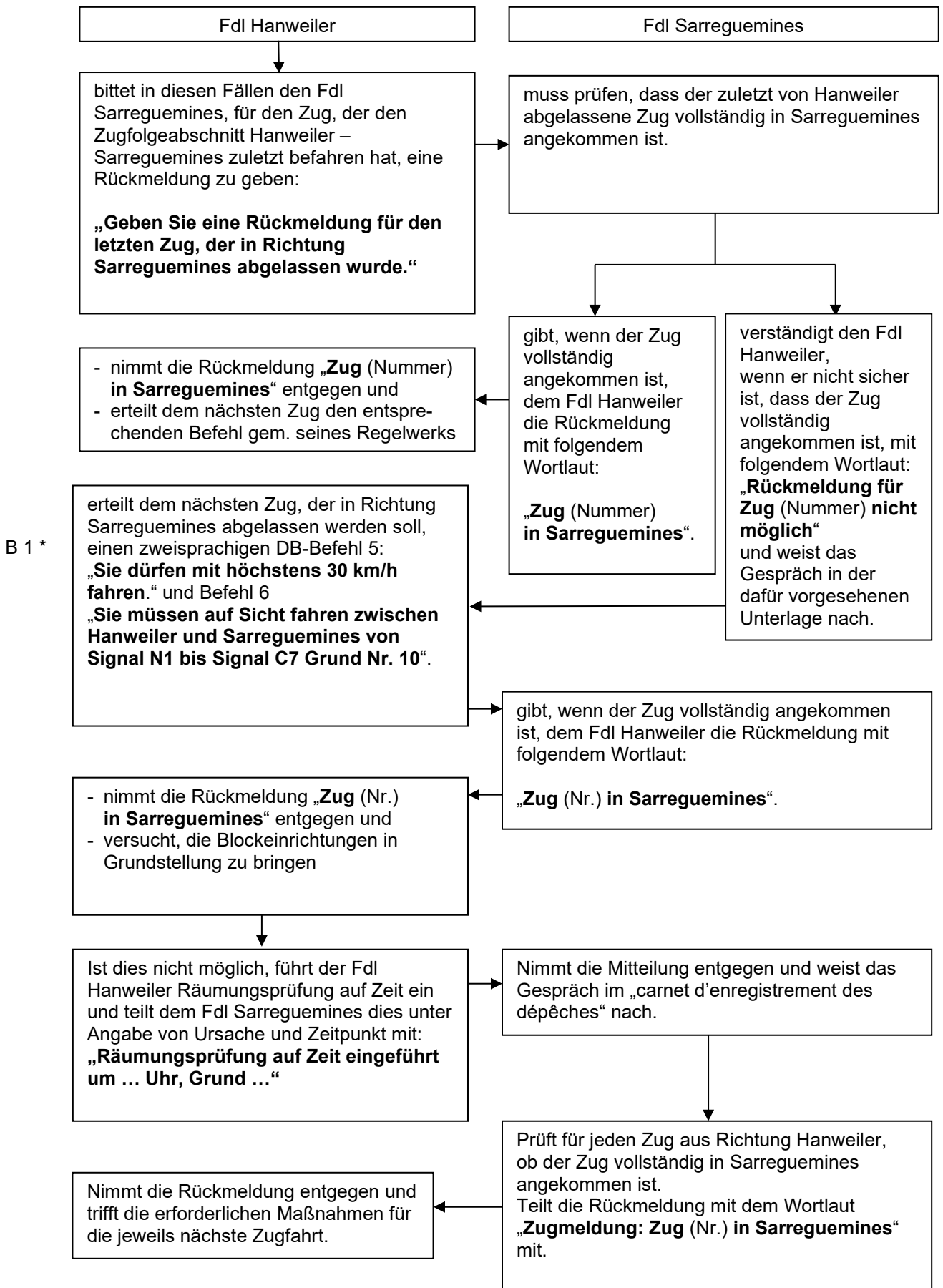
5.10. Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke

5.10.1. Richtung Hanweiler – Sarreguemes

- 1.1 Die Blockeinrichtungen wirken zwischen Hanweiler und dem Signal C7 selbsttätig. Dieser Abschnitt bildet einen Zugfolgeabschnitt. Mit der Fahrtstellung des Ausfahrsignals N 1 in Hanweiler ist sicher gestellt, dass der Zugfolgeabschnitt geräumt ist.
- 1.2 Die Blockeinrichtungen wirken nicht mehr selbsttätig, wenn ein Zug
 - am Halt zeigenden Ausfahrsignal N 1 in Hanweiler vorbeifahren soll,
 - am erloschenen Ausfahrsignal N 1 in Hanweiler vorbeifahren soll,
 - das Halt zeigende Ausfahrsignal N 1 in Hanweiler überfahren hat.

Die Blockeinrichtungen werden ebenfalls als gestört betrachtet

- im Fall einer Störung der Erlaubnis VUS
- wenn die technische Fachkraft dies mitteilt



Räumungsprüfung auf Zeit ist auch erforderlich, wenn der technische Mitarbeiter dies im Arbeits- und Störungsbuch vorgeschrieben hat.

Räumungsprüfung auf Zeit darf aufgehoben werden, wenn alle Anlässe weggefallen sind und danach ein Zug den Zugfolgeabschnitt zwischen Hanweiler und Sarreguemines in beliebiger Fahrtrichtung befahren hat (Kontrollzug) und anschließend die blockelektrische Erlaubnis zweimal störungsfrei von Hand gewechselt werden konnte.

Der Kontrollzug muss auf Hauptsignal in den Zugfolgeabschnitt eingefahren sein und ihn bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

Die Räumungsprüfung auf Zeit wird mit folgendem Wortlaut aufgehoben:

„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines: Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Hanweiler – Sarreguemines um ... Uhr aufgehoben.“

Der Fdl Sarreguemines weist alle diese Gespräche im „carnet d'enregistrement des dépêches“ nach.

5.10.2. Richtung Sarreguemines – Hanweiler

- (1) Die Blockeinrichtungen wirken selbsttätig.
- (2) Die Blockeinrichtungen wirken nicht mehr selbsttätig, wenn die Ausfahrtsignale in Sarreguemines nicht selbsttätig in die Fahrtstellung kommen.

Der Fdl Sarreguemines bittet den Fdl Hanweiler, ihm mittels einer Rückmeldung zu bestätigen, dass der zuletzt von Sarreguemines abgelassene Zug in Hanweiler angekommen ist und verwendet dafür folgenden Wortlaut:

„Geben Sie eine Rückmeldung für den letzten Zug, der in Richtung Hanweiler abgelassen wurde.“

Der Fdl Hanweiler antwortet mit folgendem Wortlaut:
„Zug (Nr.) in Hanweiler angekommen.“

Der Fdl Sarreguemines weist die Gespräche im „carnet d'enregistrement des dépêches“ nach.

Der Fdl Sarreguemines erteilt dem folgenden Zug Richtung Hanweiler die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Ausfahrtsignal (zweisprachiges Bulletin C-Ba, durch welches Fahren auf Sicht mit höchstens 30 km/h bis zum Esig F Hanweiler vorgeschrieben wird).

5.10.3. Störung der Erlaubnis VUS

Wenn nach Annahme eines Zuges der Fdl Sarreguemines nicht die Erlaubnis VUS an den Fdl Hanweiler abgeben kann oder wenn die Erlaubnis nicht automatisch nach Ankunft eines Zuges nach Sarreguemines zurückgegeben wird, gilt die Anlage für den Fdl Sarreguemines als gestört.

In diesem Fall ist Räumungsprüfung auf Zeit erforderlich.

Die signaltechnischen Einrichtungen des Bf Sarreguemines müssen dennoch in dem Maße bedient werden, wie es die Anlage zulässt.

1) Der Fdl Hanweiler stellt die Störung fest:

Fdl Hanweiler	Fdl Sarreguemes
↓	
<p>Führt die in seinen jeweiligen Regelwerken vorgesehenen Maßnahmen (Merkhinweise, Sperren...) durch. Für die Einführung der Räumungsprüfung auf Zeit verwendet er im Austausch mit dem Fdl Sarreguemes die folgenden Wortlaute:</p> <p>„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemes: Letzter Zug von Sarreguemes ist Zug (Nr.) um ... Uhr... (Min). Letzter Zug nach Sarreguemes ist Zug (Nr.) um ... Uhr... (Min). b) Kann Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden?“</p>	<p>Erhält die Anfrage für die Einführung der Räumungsprüfung auf Zeit.</p> <p>Überprüft, ob der letzte in Richtung Hanweiler abgelassene Zug und der letzte aus Richtung Hanweiler angekommene Zug den vom Fdl Hanweiler angegebenen Zügen entsprechen.</p> <p style="text-align: center;">→</p>
	↓
<p>Erhält die Zustimmung des Fdl Sarreguemes.</p>	<p>Erlaubt dem Fdl Hanweiler, die Räumungsprüfung auf Zeit einzuführen mit dem Wortlaut:</p> <p>„Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Letzter nach Hanweiler abgelassener Zug ist Zug (Nr.) um ... Uhr ... (Min). Letzter aus Hanweiler angekommener Zug ist Zug (Nr.) um ... Uhr ... (Min). Räumungsprüfung auf Zeit kann eingeführt werden.“</p> <p style="text-align: center;">←</p>
Durchführung der Zugfahrten bei Räumungsprüfung auf Zeit	
<p>Für jeden Zug muss der jeweilige Fdl in seinen Unterlagen nachprüfen, ob die eingleisige Strecke frei ist und ob er keinen Zug der Gegenrichtung angenommen hat.</p> <p>Die Züge sind wie im Regelbetrieb anzubieten, anzunehmen und abzumelden.</p> <p>Wenn der Zug die eingleisige Strecke vollständig geräumt hat und sich unter Deckung des Einfahrsignals des Ankunftsbahnhofs befindet, gibt der Fdl dieses Bahnhofs dem Fdl des Abgangsbahnhofs die Rückmeldung mit folgendem Wortlaut:</p> <p>„Zugmeldung, Zug (Nr.) in ... (Hanweiler/Sarreguemes).“</p> <p>Die Fdl weisen die Uhrzeit der Rückmeldung in ihren Zugmeldebüchern nach.</p>	

2) Der Fdl Sarreguemines stellt die Störung fest

Fdl Sarreguemines	Fdl Hanweiler
↓	
<p>Bringt am AuVUS einen Merkinweis an.</p> <p>Für die Einführung der Räumungsprüfung auf Zeit verwendet er im Austausch mit dem Fdl Hanweiler die folgenden Wortlaute:</p> <p>„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Letzter Zug von Hanweiler ist Zug (Nr.) um ... Uhr... (Min).</p> <p>Letzter Zug nach Hanweiler ist Zug (Nr.) um ... Uhr... (Min).</p> <p>Kann Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden?“</p>	<p>Erhält die Anfrage für die Einführung der Räumungsprüfung auf Zeit.</p> <p>Überprüft, ob der letzte in Richtung Sarreguemines abgelassene Zug und der letzte aus Richtung Sarreguemines angekommene Zug den vom Fdl Sarreguemines angegebenen Zügen entsprechen.</p> <p>→</p> <p>b)</p>
	↓
<p>Erhält die Zustimmung des Fdl Hanweiler.</p>	<p>Erlaubt dem Fdl Sarreguemines, die Räumungsprüfung auf Zeit einzuführen mit dem Wortlaut:</p> <p>„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines: Letzter nach Sarreguemines abgelassener Zug ist Zug (Nr.) um ... Uhr ... (Min).</p> <p>Letzter aus Sarreguemines angekommener Zug ist Zug (Nr.) um ... Uhr ... (Min).</p> <p>Räumungsprüfung auf Zeit kann eingeführt werden.“</p> <p>←</p>
Durchführung der Zugfahrten bei Räumungsprüfung auf Zeit	
<p>Für jeden Zug muss der jeweilige Fdl in seinen Unterlagen nachprüfen, ob die eingleisige Strecke frei ist und ob er keinen Zug der Gegenrichtung angenommen hat.</p> <p>Die Züge sind wie im Regelbetrieb anzubieten, anzunehmen und abzumelden.</p> <p>Wenn der Zug die eingleisige Strecke vollständig geräumt hat und sich unter Deckung des Einfahrsignals des Ankunftsbahnhofs befindet, gibt der Fdl dieses Bahnhofs dem Fdl des Abgangsbahnhofs die Rückmeldung mit folgendem Wortlaut:</p> <p>„Zugmeldung, Zug (Nr.) in ... (Hanweiler/Sarreguemines).“</p> <p>Die Fdl weisen die Uhrzeit der Rückmeldung in ihren Zugmeldebüchern nach.</p>	

3) Wiederaufnahme des Regelbetriebs

Die Räumungsprüfung auf Zeit darf aufgehoben werden, wenn der Erlaubniswechsel wieder ordnungsgemäß funktioniert und danach ein Zug den Zugfolgeabschnitt zwischen Hanweiler und Sarreguemines in beliebiger Fahrtrichtung befahren hat (Kontrollzug) und anschließend die blockelektrische Erlaubnis zweimal störungsfrei von Hand gewechselt werden konnte.

Der Kontrollzug muss auf Hauptsignal in den Zugfolgeabschnitt auf der Grenzstrecke eingefahren sein und ihn bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

Die Mitteilung über die Aufhebung der Räumungsprüfung auf Zeit ist mit folgendem Wortlaut zu geben:

„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemes:

**Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Hanweiler – Sarreguemes aufgehoben
um ... Uhr ... (Min).“**

oder

„Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler:

**Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Sarreguemes – Hanweiler aufgehoben
um ... Uhr ... (Min).“**

Die Fdl weisen die Mitteilung in ihren jeweiligen Unterlagen nach (Fdl Sarreguemes im „carnet d'enregistrement des dépêches“).

6. Außergewöhnliche Transporte (aT)

6.1. Grundsätze

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

- ein „Avis de Transport Exceptionnel“ (ATE), herausgegeben vom Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) von DCF, das die Bedingungen für das Verkehren auf dem französischen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält
- eine Bza (Abkürzung für „Betrieb, Zugförderung, außergewöhnlich“), herausgegeben vom „Team außergewöhnliche Transporte“ (TaT) von 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 InfraGOfahrplans 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

6.2. Zweisprachiger Vordruck

Das COGC Lorraine und die zuständige Fahrplanabteilung (Fpl) bei DB InfraGO Region Südwest bieten sich außergewöhnliche Transporte gegenseitig an. Zu diesem Zweck sendet je nach Fahrtrichtung COGC oder Fpl an die andere Abteilung einen speziellen zweisprachigen Vordruck.

Dieser zweisprachige Vordruck enthält

- den Verkehrstag,
- die Nummer des zu benutzenden Zuges,
- die Bza- und ATE-Nr.
- die Einschränkungen auf dem Grenzstreckenabschnitt des ablassenden Netzes.

Es müssen so viele Vordrucke verwendet werden, wie außergewöhnliche Transporte in dem jeweiligen Zug mitgeführt werden.

Nach Prüfung der Anfrage gibt je nach Fahrtrichtung COGC oder Fpl die Zustimmung durch Rücksendung des um die Einschränkungen auf dem aufnehmenden Netz ergänzten speziellen zweisprachigen Vordrucks.

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 dem EVU eine Einstellungsgenehmigung vom COGC LORCA vorliegt.

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

Das COGC LORCA verständigt mittels Dépêche den Fdl Sarreguemines und teilt ihm den Verkehrstag, den betreffenden Zug, die ATE- und Bza-Nr. sowie die Einschränkungen für die gesamte Grenzstrecke mit. Parallel dazu informiert Fpl den Fdl Hanweiler durch Übermittlung der Bef-Ano oder Fplo, die den Verkehrstag, den betreffenden Zug, die ATE- und Bza-Nr. sowie die Einschränkungen für die gesamte Grenzstrecke enthält.

6.4. Anbieten und Annehmen von aT

Bevor ein Fdl einen Zug mit einem/mehreren außergewöhnlichen Transport/en in Richtung Nachbarland abfahren lässt, ist der Zug unter Nennung der Zugnummer, der ATE- und Bza-Nummer(n) und des Zusatzes „mit Einschränkung“ oder „ohne Einschränkung“ gemäß der Regelungen in Abschnitt 5.2 anzubieten. Dabei ist folgender besonderer Wortlaut zu verwenden:

„Zugmeldung für Zug (Nummer) mit außergewöhnlichem Transport/außergewöhnlichen Transporten, ATE-Nr, Bza-Nr., mit/ohne Einschränkung. Wird Zug (Nummer) angenommen?“

Die Einschränkungen können in einer Gleissperrung bestehen (siehe Abschnitt 5.6).

Wenn der Zug mehrere außergewöhnliche Transporte führt, für die mehrere ATE/Bza vorliegen, sind in der Zugmeldung sämtliche ATE- und Bza-Nummern zu nennen.

Der benachbarte Fdl prüft, ob die ATE- und Bza-Nummer(n) mit den ihm vorliegenden Informationen übereinstimmen. Wenn bei ihm die jeweils notwendigen Voraussetzungen für die Durchführung des/der außergewöhnliche/n Transports/-en gegeben sind, nimmt er den Zug mit folgendem Wortlaut an:

„Zug (Nummer) mit außergewöhnlichem Transport/außergewöhnlichen Transporten ja.“

Wird der Zug nicht in der vorgesehenen Form angeboten oder steht der Fahrt ein Hindernis entgegen, ist die Annahme zu verweigern mit den Worten:

„Nein warten.“

Der Hinderungsgrund ist anzugeben. Ist das Hindernis weggefallen, ist der Zug anzunehmen mit den Worten:

„Jetzt Zug (Nummer) mit außergewöhnlichem Transport/außergewöhnlichen Transporten ja.“

7. Rangieren

7.1. Grundsätze

- (1) In den Bahnhöfen Hanweiler und Sarreguemines wird nach den nationalen Regeln rangiert.
- (2) Ohne Zustimmung des jeweils benachbarten Fdl darf rangiert werden:
 - im Bf Sarreguemines bis zum Signal GA 8
 - im Bf Hanweiler bis zum Ausfahrtsignal N 1
- (3) Für das Anbringen von Sperrern und Merkhinweisen gelten die Regelungen des jeweiligen EIU.

7.2. Rangieren über das Signal GA 8 des Bahnhofs Sarreguemines hinaus bis zur Grenze

- (1) Der Fdl Sarreguemines verständigt den Fdl Hanweiler über die Rangierfahrt bis zur Grenze mit folgendem Wortlaut:

„Rangierfahrt über das Signal GA 8 hinaus.“

Der Fdl Sarreguemines sperrt das Gleis Sarreguemines – Hanweiler gemäß Abschnitt 5.6.

- (2) Der Fdl Sarreguemines lässt das Rangieren über das Signal GA 8 hinaus zu gemäß den Bestimmungen des französischen Regelwerks. Für die Rückkehr in den Bahnhof Sarreguemines übermittelt er dem Rangierleiter einen schriftlichen Befehl, vor dem BÜ 2 und/oder BÜ 1 anzuhalten und diese(n) erst zu befahren, wenn er festgestellt hat, dass der/die BÜ geschlossen ist/sind.
- (3) Der Fdl Sarreguemines teilt dem Fdl Hanweiler mit folgendem Wortlaut mit, wenn das Rangieren beendet ist:

„Rangierfahrt über das Signal GA 8 hinaus beendet.“
- (4) Der Fdl Sarreguemines darf anschließend die Sperrung des Gleises Sarreguemines – Hanweiler gemäß Abschnitt 5.6 aufheben.

7.3. Rangieren über das Ausfahrtsignal N 1 des Bahnhofs Hanweiler hinaus bis zur Grenze

- (1) Der Fdl Hanweiler verständigt den Fdl Sarreguemines über die Rangierfahrt bis zur Grenze mit folgendem Wortlaut:

„Rangierfahrt über das Signal N 1 hinaus.“

Der Fdl Sarreguemines sperrt das Gleis Sarreguemines – Hanweiler gemäß Abschnitt 5.6.

- (2) Der Fdl Hanweiler lässt das Rangieren über das Ausfahrtsignal N 1 hinaus zu gemäß den Bestimmungen des deutschen Regelwerks.
- (3) Der Fdl Hanweiler teilt dem Fdl Sarreguemes mit folgendem Wortlaut mit, wenn das Rangieren beendet ist:
- „Rangierfahrt über das Signal N 1 hinaus beendet.“**
- (4) Der Fdl Sarreguemes darf anschließend die Sperrung des Gleises Sarreguemes – Hanweiler gemäß Abschnitt 5.6 aufheben.

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

8.1. Grundsätze

- (1) Jedes EIU sorgt für die Instandhaltung und Entstörung seiner festen Anlagen gemäß seiner jeweiligen Normen und technischen Spezifikationen, unabhängig davon, ob sich diese auf deutschem oder französischem Gebiet befinden. Der Oberleitungsdienst der SNCF unterhält die Oberleitungsanlagen auf dem französischen Eisenbahnnetz.
- (2) Folgende Sicherheitseinrichtungen von SNCF Réseau befinden sich im Bereich von DB InfraGO:
 - Einschaltkontakt für den BÜ 2 in km 16,464 DB InfraGO
 - Einfahrvorsignal 1, 2 in km 16,691 DB InfraGO
 - Einschaltkontakt für den BÜ 1 in km 16,836 DB InfraGO
 - KVB BalisenDiese Einrichtungen werden vom Instandhaltungsdienst der SNCF unterhalten.

Folgende Sicherheitseinrichtungen von DB InfraGO befinden sich im Bereich von SNCF Réseau:
 - Tafel „Halt für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer“ neben der Weiche 13 im Bf Sarreguemines
 - Einfahrvorsignal f in km 0,290 SNCF; Diese Einrichtungen werden vom Instandhaltungsdienst der DB InfraGO unterhalten.
- (3) Planbare Arbeiten an Einrichtungen auf dem anderen Staatsgebiet müssen zwischen den betroffenen technischen Fachdiensten der beiden EIU vereinbart werden. Das EIU, auf dessen Gebiet sich die Einrichtung befindet, stellt dem EIU, das die Arbeiten durchführt, eine technische Fachkraft zur Verfügung.
Die zuständigen technischen Fachdienste geben ein gemeinsames zweisprachiges Dokument heraus, in dem die bei der Durchführung der Arbeiten zu beachtenden Bedingungen beschrieben sind.
Für ständig wiederkehrende Wartungsarbeiten, für die die anzuwendenden Regelungen den technischen Fachdiensten der beiden EIU bekannt sind, ist ein solches Dokument nicht erforderlich.
- (4) Für alle planbaren Arbeiten, für die eine Gleissperrung erforderlich ist, müssen die schriftlichen Anweisungen spätestens 7 Wochen vor Beginn der Arbeiten zwischen der Produktionsdurchführung Saarbrücken und dem COGC Lorraine gegenseitig abgestimmt werden. Sie legen hierbei den Inhalt der Arbeiten, die Auswirkungen auf den Betriebsablauf, den Ausführungszeitraum und die zu treffenden Maßnahmen fest. Die Frist verlängert sich auf 3 Monate, wenn Anpassungen des Fahrplans erforderlich sind.
- (5) Geplante Arbeiten durch Instandhaltungsmitarbeiter an ortsfesten Anlagen der Grenzstrecke sind mit dem Fdl, auf dessen Gebiet die Arbeiten durchgeführt werden sollen, zu vereinbaren. Vor der Zustimmung stimmt sich dieser Fdl mit dem Nachbar-Fdl ab. Er ergreift anschließend die zur Durchführung der Arbeiten erforderlichen Maßnahmen (z. B. Gleissperrung).
- (6) Bei Arbeiten zur Entstörung von festen Anlagen auf dem anderen Staatsgebiet, die ohne Verständigung der zuständigen technischen Fachdienste untereinander stattfinden, ist eine Gleissperrung erforderlich.
- (7) Bei Arbeiten auf dem Gebiet der DB ohne Befahren der Einschaltstrecke der BÜ 1 und 2 und ohne Ausbau der Einschaltkontakte ist der Einsatz eines Bahnübergangspostens erforderlich. Darauf kann verzichtet werden, wenn vor dem ersten Kontakt (km 16,482) eine Wärterhaltscheibe (Signal Sh 2) aufgestellt ist, um Fahrten anzuhalten.

Bei Arbeiten auf dem Gebiet der DB mit Befahren der Einschaltstrecke der BÜ 1 und 2 werden für die BÜ zu treffende Maßnahmen durch eine gemeinsame zweisprachige Arbeitsanweisung mitgeteilt, die in gegenseitiger Abstimmung von den zuständigen Fachdiensten und der Abteilung „UO Circulation Lorraine Nord“ herausgegeben wird.

8.2. Arbeiten auf deutschem Gebiet

Gleissperrungen werden ausschließlich vom Fdl Sarreguemes ausgesprochen.

Für die Zustimmung zu Arbeiten auf deutschem Gebiet ist ausschließlich der Fdl Hanweiler zuständig.

Arbeiten durch DB InfraGO oder durch die SNCF R in Begleitung eines Mitarbeiters von DB InfraGO:	Arbeiten durch die SNCF R, die ausnahmsweise ohne Begleitung eines Mitarbeiters von DB InfraGO durchgeführt werden:
Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter von DB InfraGO beim Fdl Hanweiler.	Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter der SNCF beim Fdl Sarreguemes.
↓	↓
Der Fdl Hanweiler trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und vereinbart die Gleissperrung gemäß Abschnitt 5.6.	Der Fdl Sarreguemes trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen, holt die Zustimmung des Fdl Hanweiler ein und vereinbart mit ihm die Gleissperrung gemäß Abschnitt 5.6.
↓	↓
Der Fdl Sarreguemes trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und teilt dem Fdl Hanweiler die Gleissperrung mit: „Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemes nach Hanweiler gesperrt.“	Der Fdl Sarreguemes teilt dem Fdl Hanweiler die Gleissperrung mit: „Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemes nach Hanweiler gesperrt.“
↓	↓
Der Fdl Hanweiler meldet dem technischen Mitarbeiter von DB InfraGO die Zustimmung zu den Arbeiten.	Der Fdl Sarreguemes gibt dem technischen Mitarbeiter der SNCF R seine Zustimmung zu den Arbeiten.
↓	↓
Nach Abschluss der Arbeiten verständigt der technische Mitarbeiter von DB InfraGO den Fdl Hanweiler.	Nach Abschluss der Arbeiten verständigt der technische Mitarbeiter der SNCF R den Fdl Sarreguemes.
↓	↓
Der Fdl Hanweiler meldet dem Fdl Sarreguemes die Beendigung der Arbeiten mit folgendem Wortlaut: „Arbeiten im Gleis Hanweiler – Sarreguemes beendet.“	Der Fdl Sarreguemes meldet dem Fdl Hanweiler die Beendigung der Arbeiten mit folgendem Wortlaut: „Arbeiten im Gleis Hanweiler – Sarreguemes beendet.“
↓	↓
Der Fdl Sarreguemes hebt die Gleissperrung gemäß Abschnitt 5.6 auf: „Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemes nach Hanweiler aufgehoben.“ Die Fdl heben die Sicherungsmaßnahmen auf.	Der Fdl Sarreguemes hebt die Gleissperrung gemäß Abschnitt 5.6 auf: „Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemes nach Hanweiler aufgehoben.“ Die Fdl heben die Sicherungsmaßnahmen auf.

8.3. Arbeiten auf französischem Gebiet

Für die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung) bei Arbeiten auf französischem Gebiet ist der Fdl Sarreguemes zuständig.

Für die Zustimmung zu Arbeiten auf französischem Gebiet ist ausschließlich der Fdl Sarreguemes zuständig.

<p>Arbeiten durch die SNCF R oder durch DB InfraGO in Begleitung eines Mitarbeiters der SNCF R:</p>	<p>Arbeiten durch DB InfraGO, die ausnahmsweise ohne Begleitung eines Mitarbeiters der SNCF R durchgeführt werden:</p>
<p style="text-align: center;">↓</p>	<p style="text-align: center;">↓</p>
<p>Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter der SNCF R beim Fdl Sarreguemes und übergibt eine „Anfrage für die Gleissperrung“ (Vordruck DFV).</p>	<p>Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter von DB InfraGO beim Fdl Hanweiler.</p>
<p style="text-align: center;">↓</p>	<p style="text-align: center;">↓</p>
<p>Der Fdl Sarreguemes holt die Zustimmung des Fdl Hanweiler ein und vereinbart die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55.</p>	<p>Der Fdl Hanweiler holt die Zustimmung des Fdl Sarreguemes ein und vereinbart die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55.</p>
<p style="text-align: center;">↓</p>	<p style="text-align: center;">↓</p>
<p>Der Fdl Hanweiler trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und gibt anschließend dem Fdl Sarreguemes seine Zustimmung zur Gleissperrung.</p>	<p>Der Fdl Sarreguemes trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und teilt dem Fdl Hanweiler die Gleissperrung mit: „Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemes nach Hanweiler gesperrt.“</p>
<p style="text-align: center;">↓</p>	<p style="text-align: center;">↓</p>
<p>Der Fdl Sarreguemes teilt dem Fdl Hanweiler die Gleissperrung mit: „Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemes nach Hanweiler gesperrt.“</p>	<p>Der Fdl Hanweiler trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und gibt anschließend dem technischen Mitarbeiter von DB InfraGO seine Zustimmung zu den Arbeiten.</p>
<p style="text-align: center;">↓</p>	<p style="text-align: center;">↓</p>
<p>Der Fdl Sarreguemes meldet dem technischen Mitarbeiter der SNCF R die Zustimmung zu den Arbeiten.</p>	<p>Nach Abschluss der Arbeiten meldet der technische Mitarbeiter von DB InfraGO dem Fdl Hanweiler, dass die Arbeiten beendet sind.</p>
<p style="text-align: center;">↓</p>	<p style="text-align: center;">↓</p>
<p>Nach Abschluss der Arbeiten meldet der technische Mitarbeiter der SNCF dem Fdl Sarreguemes, dass die Arbeiten beendet sind.</p>	<p>Der Fdl Hanweiler meldet dem Fdl Sarreguemes die Beendigung der Arbeiten mit folgendem Wortlaut: „Arbeiten im Gleis Hanweiler – Sarreguemes beendet.“</p>
<p style="text-align: center;">↓</p>	<p style="text-align: center;">↓</p>
<p>Der Fdl Sarreguemes hebt die Gleissperrung gemäß Abschnitt 5.6 auf: „Sperrung des Gleises von Sarreguemes nach Hanweiler aufgehoben.“ Die Fdl heben die Sicherungsmaßnahmen auf.</p>	<p>Der Fdl Sarreguemes hebt die Gleissperrung gemäß Abschnitt 5.6 auf: „Sperrung des Gleises von Sarreguemes nach Hanweiler aufgehoben.“ Die Fdl heben die Sicherungsmaßnahmen auf.</p>

8.4. Sperrfahrten bei Arbeiten

Die Sperrfahrten dürfen von Hanweiler und von Sarreguemines aus nur bis zur Bundesgrenze und zurück fahren.

(1) Ablassen der Sperrfahrt durch Fdl Hanweiler

Wenn das Gleis Sarreguemines – Hanweiler gesperrt ist, kann der Fdl Hanweiler Sperrfahrten zulassen.

Der Fdl Hanweiler muss die folgenden Regelungen beachten:

- Der Fdl Hanweiler führt die Sperrfahrten im Abschnitt Hanweiler – Staatsgrenze nach den Bestimmungen der DB durch.

Wenn die Einschaltstrecke der BÜ 1 und 2 befahren wird, werden für die BÜ zu treffende Maßnahmen durch eine gemeinsame zweisprachige Arbeitsanweisung mitgeteilt.

- Die Sperrfahrten dürfen nur mit Zustimmung des Fdl Sarreguemines durchgeführt werden.

Wortlaut für die Zustimmung: „**Sperrfahrt wird zugelassen.**“

- Alle Sperrfahrten erhalten einen zweisprachigen Befehl (Anlage 3) Nr. 5 mit der Weisung, im gesperrten Gleis mit höchstens 30 km/h zu fahren und einen Befehl Nr 6, zusätzliche Anweisung: Annäherungszeit für BÜ 1 und 2.
- Bei der Ausfahrt der Sperrfahrt darf der Fdl Hanweiler das Ausfahrtsignal nicht auf Fahrt stellen und das Ersatzsignal nicht bedienen.
Der Fdl Hanweiler darf die Sicherung des Fahrweges nur durch Sperren der Weichenlaufkette und Einzelsperrung der Weichen und Flankenschutzrichtungen durchführen.
- Die Sperrfahrten werden an den Fdl Sarreguemines nicht abgemeldet und die Beendigung wird dem Fdl Sarreguemines nicht mitgeteilt.
- Durch die Meldung über die Beendigung der Arbeiten nach Abschnitt 82 bestätigt der Fdl Hanweiler dem Fdl Sarreguemines, dass alle Sperrfahrten beendet sind.
- Wenn sich nach Beendigung aller Sperrfahrten die Blockeinrichtungen in Hanweiler nicht in Grundstellung befinden, sind die Maßnahmen gem. Abschn. 5.10.1 zu ergreifen.

(2) Ablassen der Sperrfahrt durch Fdl Sarreguemines

Wenn das Gleis Sarreguemines – Hanweiler gesperrt ist, kann der Fdl Sarreguemines Sperrfahrten zulassen.

Der Fdl Sarreguemines muss die folgenden Regelungen beachten:

- Der Fdl Sarreguemines führt die Sperrfahrten im Abschnitt Sarreguemines – Staatsgrenze nach den Bestimmungen der SNCF durch.
- Die Sperrfahrten werden an den Fdl Hanweiler nicht abgemeldet und die Beendigung wird dem Fdl Hanweiler nicht mitgeteilt.
- Durch die Meldung über die Beendigung der Arbeiten nach Abschnitt 8.2 oder 8.3 bestätigt der Fdl Sarreguemines dem Fdl Hanweiler, dass alle Sperrfahrten beendet sind.

1. Généralités

1.1. Documents abrogés ; date d'application de la consigne commune

Cette consigne commune remplace la consigne d'établissement EIC LORCA DC00076 édition du 26-06-2013 applicable le 16-10-2024 et ~~l'édition allemande du 01-10-1997.~~

Elle entre en vigueur le 14-12-2025.

1.2. Objet, principes

Cette consigne commune définit les conditions spécifiques d'exploitation de la section frontière entre la gare de Sarreguemines et la gare de Hanweiler-Bad Rilchingen (dénommée par la suite Hanweiler).

1. La sécurité des personnes, des circulations et des manœuvres est assurée :
 - par SNCF Réseau, sur la partie française de la section frontière dont la limite se situe au km SNCF 1,043 / km DB 16,932.

En principe, la réglementation en vigueur est la réglementation française.

- par DB InfraGO, sur la partie allemande de la section frontière dont la limite se situe au km DB 16,932 / km SNCF 1,043.

En principe, la réglementation en vigueur est la réglementation allemande.

Toutefois, les dispositions particulières d'exploitation pour la section frontière et les exceptions éventuelles aux prescriptions définies par les Gestionnaires d'Infrastructure respectifs sont reprises dans le présent document.

2. Sauf indication particulière précisée dans cette consigne commune, les entreprises ferroviaires doivent, pour circuler sur la section frontière, respecter les règles générales d'accès aux réseaux ferrés allemand et français et disposer des systèmes embarqués correspondant aux installations fixes mises en place sur la section frontière.

1.3. Langue à employer

1. Pour les échanges d'ordre administratif, les gestionnaires de l'infrastructure utilisent leur propre langue. Toutefois, il est permis d'utiliser la langue du gestionnaire de l'infrastructure voisin.
2. Toutes les communications concernant la circulation des trains entre l'agent-circulation (AC) de Sarreguemines et l'AC de Hanweiler (Fahrdienstleiter Fdl) se font en langue allemande. L'AC de Sarreguemines doit parler la langue allemande et les dépêches sont inscrites en allemand sur le carnet d'enregistrement des dépêches.
3. La langue opérationnelle entre GI et ExF est la langue du pays du tronçon concerné

Le personnel des trains doit posséder les connaissances suffisantes pour comprendre et se faire comprendre des agents du gestionnaire de l'infrastructure voisin en cas de nécessité dans le cadre de leurs activités. ~~Provisoirement~~ Pour le personnel des trains en provenance ou en direction de l'Allemagne, ayant terminus ou origine à Sarreguemines, l'usage de la langue allemande est autorisé. Pour tous les autres trains, la langue à employer est le français.

4. Les communications entre le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) LORCA et la Betriebszentrale (BZ) de Karlsruhe ainsi que le Service Fahrplan sont faites en langue française ou allemande. DB InfraGO et SNCF Réseau doivent s'assurer qu'ils ont en permanence dans leur centre opérationnel respectif au moins une personne qualifiée bilingue. A défaut, les conversations sont réalisées en langue allemande via les gares frontières (dirigeants locaux, AC, ...).
5. La connaissance de la langue étrangère doit être intégrée dans les plans de veille des dirigeants correspondants et vérifiée régulièrement.
6. Le code d'épélation / Alphabet international doit être utilisé pour les dialogues entre les conducteurs et les AC (DB-Richtlinie 481.0205A02). Les nombres doivent être dictés chiffre par chiffre.

1.4. Modifications aux textes réglementaires

1. Cette consigne commune est rédigée par DB InfraGO et l'EIC LORCA. Elle est vérifiée et approuvée côté SNCF Réseau par le/la directeur/directrice de la DZP NEN. Toute modification doit faire l'objet d'un accord écrit entre DB InfraGO, la DZP et l'EIC LORCA selon le même processus et être portée dans les cartouches correspondants.
2. Toutes modifications à d'autres dispositions réglementaires ayant une influence sur l'exploitation de la section frontière sont à communiquer, par écrit, aux adresses suivantes :

DB InfraGO AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken	Société Nationale des Chemins de Fer Français Etablissement Infra Circulation Lorraine Champagne Ardenne. 14, Viaduc JF Kennedy 54052 Nancy Cedex
--	--

3. Toute modification ayant une influence sur la circulation des trains sur la section frontière doit faire l'objet d'une information préalable à toutes les ExF utilisatrices de la section frontière.

2.Principes d'exploitation et installations de la section frontière Sarreguemines – Hanweiler

2.1. Définition de la section frontière

1. La frontière étatique, située respectivement au km 1,043 (SNCF Réseau) et 16,932 (DB InfraGO), est repérée:
 - En direction de la France, par une pancarte «Réseau Ferré de France».
 - En direction de l'Allemagne, par une pancarte «DB».
2. La section frontière Sarreguemines - Hanweiler s'étend du signal d'entrée F km 16,832 de Hanweiler au C7 km 0,570 de Sarreguemines.
3. Le schéma de ligne de la section frontière Sarreguemines – Hanweiler figure à l'annexe 1.
4. Un pont-rail se trouve sur la section frontière côté SNCF Réseau et surplombe la rue de France située sur la commune de Sarreguemines et la rivière « la Sarre ». Si un heurt est signalé aux niveaux des piliers, les mesures d'urgence prévues à l'article 53 doivent être appliquées.

2.2. Régime d'exploitation et service de la circulation

1. La section frontière Sarreguemines - Hanweiler est à voie unique.
2. Les caractéristiques générales d'exploitation, les vitesses limites, le freinage, la limite maximale de la charge des trains et les prescriptions diverses (départ des trains, limitation de la longueur des trains,...) figurent aux renseignements techniques RT 1026 pour le tronçon SNCF Réseau, dans le règlement 408 ainsi que dans le règlement 457 (Vzg...) pour le tronçon DB.
3. La limite maximale de la ligne est charge C.
4. La gare de Sarreguemines est tenue en permanence par un AC. La gare de Hanweiler est une gare temporaire.

Pour l'exploitation de la section de ligne, les 2 AC doivent être présents simultanément.

L'AC de Hanweiler est responsable côté DB InfraGO de l'ensemble des missions de sécurité des circulations.

L'AC de Sarreguemines est responsable côté SNCF Réseau de l'ensemble des missions de sécurité des circulations

5. La section-frontière est désignée "à périodes de fermeture à la circulation". Ces périodes sont définies lors de la préparation de l'horaire de service entre DB InfraGO et SNCF Réseau. Toutefois en cas de modification prévisible des périodes de fermeture (y compris pour les jours fériés des 2 pays), un préavis de 8 jours calendaires est nécessaire entre DB InfraGO et l'EIC LORCA.

⋮

2.3. Systèmes de sécurité embarqué

La section frontière est équipée par les systèmes KVB et PZB (repris dans le plan en annexe 2 par « INDUSI ») et dispose d'un système de basculage PZB / KVB (Punktförmige Zugbeeinflussung / Contrôle de Vitesse par balise). L'inhibition du système INDUSI est réalisée au franchissement de la balise Intégra polarité Nord, l'inhibition du système KVB est réalisée au franchissement de la balise Intégra polarité Sud. Ces inhibitions sont contrôlées au passage des balises :

- K.KVB sens France - Allemagne
- K.INDUSI sens Allemagne – France

Les points de commutation figurent sur le schéma de l'annexe 2.

Le signal à distance 1,2 et le C7 sont équipés du système KVB et PZB (INDUSI), des balises KVB sont également installées dans la zone de l'aiguille 13.

Les signaux C20 et C28 sont uniquement équipés du système PZB (DB InfraGO).

Les signaux C20, C22, C24 et C28 sont équipés du système DAAT (SNCF Réseau).

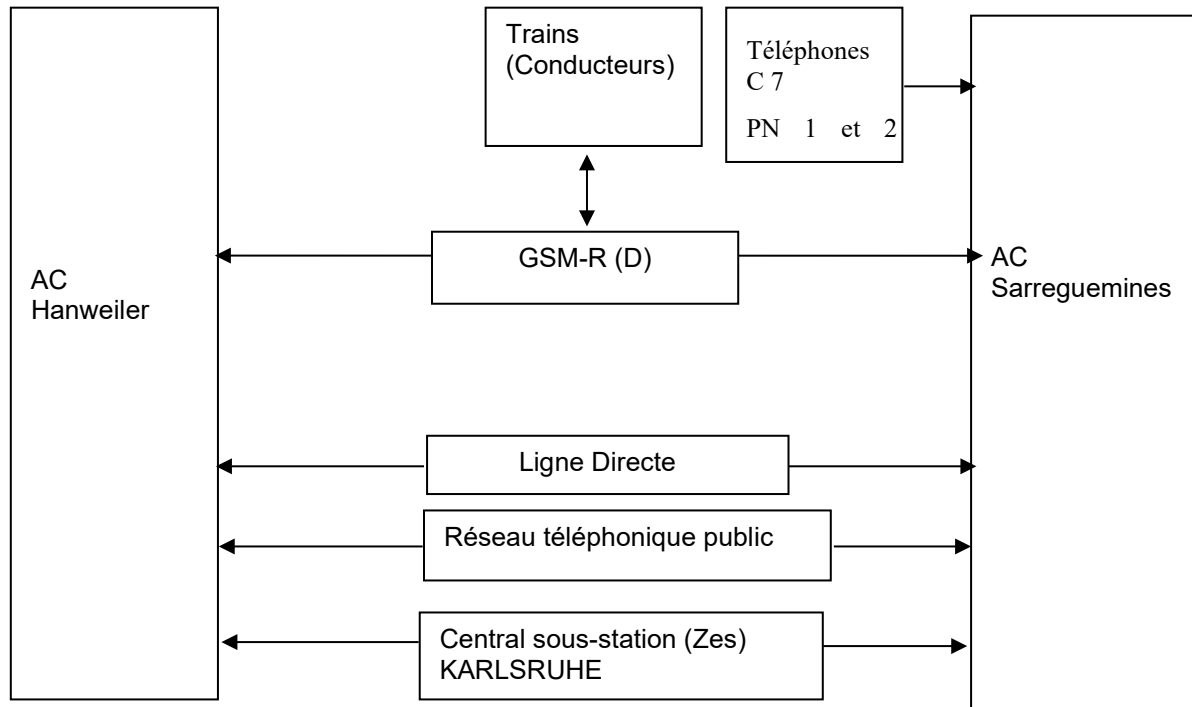
En cas de dérangement d'une balise KVB, le conducteur avise l'AC de Sarreguemines, qui applique la procédure prévue au document intitulé « Traitement et suivi des défaillances du KVB »

2.4. Installations de télécommunication

- 1) La section-frontière comporte les installations de télécommunication suivantes :

Territoire Allemand

Territoire Français



- 2) La section frontière est équipée du GSM-R D de DB InfraGO. La limite de couverture, côté RFN, se situe au km 0,00. Toutes les communications effectuées par la ligne directe et par le GSM-R D sont enregistrées. La durée de l'enregistrement des communications par la ligne directe est de 2 heures. En cas de besoin (par ex: accidents, dérangements,...) et sur demande du service gestionnaire du trafic et des circulations (SGC SNCF), DB InfraGO conserve les enregistrements et les transmet à ce service dans les meilleurs délais.
- 3) L'AC de Sarreguemines Poste 1 dispose d'un appareil GSM-R D de DB InfraGO dont les règles d'utilisation figurent à l'annexe n°6.

2.5. Cantonnement des trains sur la section frontière

L'espacement des trains entre Sarreguemines et Hanweiler est assuré par un système de block dans les deux sens de circulation :

- Dans le sens Sarreguemines – Hanweiler : Block Automatique lumineux depuis les signaux de sortie de Sarreguemines (signaux carrés 22, 24, 28 et carré violet 20) jusqu'au signal d'entrée F de Hanweiler.
- Dans le sens Hanweiler – Sarreguemines : Block automatique DB du signal de sortie N1 de Hanweiler jusqu'au carré d'entrée C7 de Sarreguemines.

2.6. Installations de traction électrique

- 1) La section de ligne Hanweiler-Sarreguemines, ainsi que les voies A et 2 en gare de Sarreguemines sont équipées d'installation de traction électrique par caténares.
- 2) Les caténares sont alimentées en courant alternatif 15000 volts 16,7 Hertz et commandées par la Zentralschaltstelle (Zes) de Karlsruhe. La partie de la section élémentaire 101, située sur le tronçon sur la partie française de la section frontière, est gérée par l'AC de Sarreguemines.
- 3) Au km 16,762 se trouve un séparateur de section.
- 4) En gare de Sarreguemines, les aiguilles 13, Aa, Ba et Ab situées sur la partie électrifiée sont munies d'un repère en forme de losange réflectorisé à fond blanc avec des carrés concentriques bleus (voir illustration photo). Ce repère est solidaire de la manœuvre de l'aiguille.



Ce signal indique une fin de caténaire et ne doit pas être franchi par un pantographe.

- 5) L'exploitation et l'entretien des Installation Fixe de Traction Electrique (IFTE) sur la section frontière sont réglés par l'EIC LOR IN60476 version 2 du 23 juillet 2012 et l'arrangement signé entre DB et SNCF Réseau pour l'exploitation et l'entretien des installations de la section frontière Sarreguemines -Hanweiler Bad Ricchingen commun datant du 11.09.2015.

2.7. Passages à Niveau (PN)

1. Généralités

Les passages à niveau sont situés sur la partie française de la section frontière :

PN n°1 km 0,641 et PN n°2 au km 0,817

Les pédales d'annonce des PN 1 et 2, pour le sens Hanweiler-Sarreguemines sont implantées sur le réseau DB InfraGO.

- a) Le PN 1 est de type SAL 2 à signalisation automatique lumineuse avec 2 demi-barrières, complétée d'une signalisation automatique lumineuse pour piétons

constituée de deux pictogrammes présentés à l'approche et au passage d'une circulation.

- b) Le PN 2 est de type SAL 4 à signalisation automatique lumineuse avec 1 barrière d'entrée et d'une barrière de sortie complétée d'une signalisation automatique lumineuse pour piétons constituée de deux pictogrammes présentés à l'approche et au passage d'une circulation

2. Dérangement des PN

Différents cas de dérangement

- Raté d'ouverture (Schranke lässt sich nicht öffnen)
- Raté de fermeture (Schranke lässt sich nicht schliessen)
- Bris de barrière, les feux fonctionnent normalement (Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage in Ordnung)
- Bris de barrière, les feux ne fonctionnent pas normalement (Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage defekt)
- Dérangement des pictogrammes (Fußgänger-Signalanlage gestört)

Dès qu'il a connaissance d'un dérangement au PN 1 et/ou au PN 2, l'AC avisé prend les mesures pour arrêter et retenir les trains et en informe immédiatement l'AC voisin sous la forme:

“Fdl Sarreguemines/Hanweiler an Fdl Hanweiler/Sarreguemines, BÜ 1 (und/oder) 2 gestört”(evtl. Art der Störung)

(AC Sarreguemines/Hanweiler à AC Hanweiler/Sarreguemines, PN 1 (et/ou) 2 en dérangement (éventuellement cas de dérangement)).

En cas de bris de barrière sans avoir l'assurance que tous les feux routiers fonctionnent, l'AC de Sarreguemines s'entend avec l'AC de Hanweiler pour expédier en direction du PN en dérangement un train avec l'ordre écrit bilingue DB n°14 complété avec les mentions suivantes :

- **Halten** Sie vor dem BÜ Nr. in km
(Ordre de s'arrêter avant le PN.....km...)
- **Überprüfen** Sie, ob alle Lichtzeichen des BÜ normal funktionieren.
(Vérifier que tous les feux routiers du PN fonctionnent normalement)
- **Melden** Sie Ihre Feststellungen an den Fdl Sarreguemines
(Faites part de vos constatations à l'AC de Sarreguemines)
- **Vor Weiterfahrt** geben Sie Zp 1
(Avant remise en marche, sifflez longuement)

L'AC de Sarreguemines détermine la nature du dérangement et la communique à l'AC de Hanweiler.

Selon la nature de dérangement, les mesures de sécurité à prendre sont les suivantes :

- a) Raté de fermeture ou bris de barrières et les feux routiers ne fonctionnent pas normalement: **les AC arrêtent et retiennent les trains**

- b) Raté d'ouverture ou bris de barrière et les feux routiers fonctionnent normalement ou gardiennage repris, et/ou dérangement des pictogrammes

Les AC remettent pendant la durée du dérangement un ordre écrit bilingue DB (annexe 3a) **numéro 12 motif n°10** avec l'indication d'aborder le ou les PN sans dépasser 20 km/h :

Sens Hanweiler -Sarreguemines

- du signal 1,2 km 16,691 (DB) au km 0,641(SNCF)

Sens Sarreguemines-Hanweiler

- du signal f km 0,290 jusqu'au km 0,817

et l'indication complémentaire 12.2

Lorsque les trains doivent être expédiés vers Sarreguemines et que le signal de sortie de Hanweiler ne peut être ouvert, l'AC de Hanweiler doit remettre aux trains un ordre écrit bilingue case 12 motif N°10 «sans dépasser 20 km/h entre Hanweiler et Sarreguemines afin que le délai d'annonce des PN 1 et 2 soit suffisant».

2.8. Modifications des installations

Toute modification des installations de la section frontière Sarreguemines - Hanweiler ayant des répercussions sur les conditions de travail des agents des ExF et du GI est à communiquer, dès que possible, par écrit aux GI voisins aux adresses ci-après :

DB InfraGO AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken	Direction de la Circulation Etablissement Infra Circulation Lorraine Champagne Ardenne 14, viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex
---	--

Les modifications de la signalisation sont portées à la connaissance des entreprises ferroviaires:

- Pour la partie française de la section frontière, par SNCF Réseau au moyen d'ARTIC (Avis de Restriction Temporaire de l'Infrastructure pour les Conducteurs).
- Pour la partie allemande de la section frontière, par DB InfraGO au moyen du La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten).

Particularité :

Les modifications qui concernent les deux gestionnaires d'infrastructure font l'objet d'une concertation préalable et sont reprises dans les deux documents (ARTIC et La).

2.9. Installations de limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires

Les limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires sont portées à la connaissance des entreprises ferroviaires :

- Pour la partie française de la section frontière, par SNCF Réseau au moyen d'ARTIC (Avis de Restriction Temporaire de l'Infrastructure pour les Conducteurs). Pour la partie allemande de la section frontière, par DB InfraGO au moyen du La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten)

Particularité :

Les limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires qui concernent les deux gestionnaires d'infrastructure (par exemple limitation de vitesse sur la partie allemande et la partie française de la section frontière) font l'objet d'une concertation préalable et sont reprises dans les deux documents (ARTIC et La).

2.9.1. Limitations temporaires de vitesse (LTV)

Lorsqu'une LTV est prescrite sur la section frontière et qu'elle ne concerne qu'un seul des deux gestionnaires d'infrastructure, elle s'applique selon les règles du GI concerné.

Lorsqu'une LTV est prescrite sur la section frontière et qu'elle concerne les deux gestionnaires d'infrastructure, l'établissement de cette LTV est à concerter entre les deux GI.

Il convient de distinguer les LTV prévues et les inopinées.

1) LTV prévues:

Lorsque sur la section frontière Sarreguemines – Hanweiler, des LTV doivent être mises en place et qu'elles concernent les deux GI, il faut que les deux GI soient informés dans les délais suivants:

DB InfraGO vers SNCF Réseau:

Au plus tard le mardi de la semaine S-1 avant la mise en place de la LTV.

SNCF Réseau vers DB InfraGO :

Au plus tard le mardi de la semaine S-5 avant la mise en place de la LTV.

2) LTV inopinées:

a) Les LTV installées inopinément sont à signaler:

Sur le territoire allemand, par les services techniques compétents de DB InfraGO immédiatement à l'AC de Hanweiler qui les répercute à l'AC de Sarreguemines par dépêche :

«Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines:

Erteilen Sie Befehl 12 für Langsamfahrstelle mit ... km/h von km ... bis km... »

«AC Hanweiler à AC Sarreguemines :

Remettez un ordre écrit n° 12 pour la limitation de vitesse à....km/h entre km ... et km...»

Ce dernier les retransmet au COGC Lorraine.

Sur le territoire français, par les services techniques compétents de SNCF Réseau immédiatement à l'AC de Sarreguemines qui les répercute à l'AC de Hanweiler

«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:

Erteilen Sie Befehl 12 für Langsamfahrstelle mit ... km/h von km ... bis km ... »

(«AC Sarreguemines à AC Hanweiler:

Remettez un ordre écrit n°12 pour la limitation de vitesse à ... km/h entre km ... et km...»)»

et au COGC LORCA.

Les informations concernant la levée des mesures de LTV sont transmises dans des conditions analogues.

b) Tant que les ExF n'ont pas été avisées par ARTIC/La des LTV, les mesures suivantes sont à appliquer vis-à-vis des trains :

La LTV se situe sur le territoire allemand:

Les AC de Hanweiler et de Sarreguemines avisent les conducteurs des trains par un ordre écrit bilingue DB case n°12 (voir annexe 3a).

Après avoir constaté que la LTV est bien inscrite au La, l'AC de Hanweiler transmet la dépêche suivante à l'AC du poste 1 de Sarreguemines:

«Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines:

Befehl 12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km... »

«AC Hanweiler à AC Sarreguemines :

Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n°12 pour la limitation de vitesse entre km ... et km...»

La LTV se situe sur le territoire français:

Les AC de Hanweiler et de Sarreguemines avisent les conducteurs des trains par un ordre écrit n°12 jusqu'à l'installation d'un feu blanc à éclat. Après que l'AC de Sarreguemines ait été avisé par dépêche de l'équipement de l'installation du feu blanc éclat, il transmet la dépêche suivante à l'AC de Hanweiler :

«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:

Befehl 12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ... »

(AC Sarreguemines à AC Hanweiler:

Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n°12 pour la limitation de vitesse entre km ... et km...)

La LTV se situe sur les territoires français et allemand:

Direction Hanweiler-Sarreguemines:

L'AC de Hanweiler avise les conducteurs des trains par un ordre écrit n° 12 (voir annexe 3a).

Après avoir constaté que la LTV est bien inscrite au La, l'AC de Hanweiler cesse de remettre les ordres.

Direction Sarreguemines- Hanweiler:

L'AC de Sarreguemines avise les conducteurs des trains par un ordre écrit n° 12 (voir annexe 3a).

Après que l'AC de Sarreguemines ait été avisé de façon réglementaire de l'installation du feu blanc éclat, il cesse de remettre les ordres.

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

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

Les services techniques en avisent au préalable l'AC de leur réseau. Ce dernier en informe par dépêche l'AC de l'autre réseau.

«Fdl ...an Fdl...:

Erteilen Sie Befehl 12 für Langsamfahrstelle mit ... km/h von km ... bis km... »

(ACà AC:

Remettez un ordre écrit n°12 pour la limitation de vitesse à ... km/h entre km ... et km...)

2.9.2. Autres modifications temporaires

Les mesures du point 2.9.1 sont à appliquer dans les mêmes conditions en cas de modifications temporaires de la signalisation.

3. Gestion de la Capacité

3.1. Principes

Sur la section frontière les sillons sont établis et attribués selon les conditions et délais définis dans le document « Schienennetz-Benutzungsbedingungen » (SNB) de DB InfraGO AG et le « Document de Référence du Réseau » (DRR) de SNCF Réseau.

Le GI pilote pour l'attribution de la capacité sur la section frontière Sarreguemines-Hanweiler est DB InfraGO.

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

Toute demande de sillon international empruntant la section frontière doit être formulée pour la totalité du parcours du sillon. DB InfraGO conduit l'étude et doit obtenir l'accord formel de SNCF Réseau avant de programmer chaque sillon sur la section frontière.

Avant chaque changement de service, la Direction de l'Attribution de la Capacité (DAC) et le service des horaires de Karlsruhe se rencontrent pour vérifier la concordance des sillons horaires transfrontaliers.

Toutefois pour les demandes de sillons de dernière minute, l'accord mutuel formel est établi entre DB InfraGO AG et le Guichet Capacité du Bureau Horaires Régional (BHR) ou le Guichet Opérationnel du CO2C de l'EIC LORCA.

Sur la section frontière, les circulations se font en application des documents horaires DB InfraGO.

Les trains de sens Allemagne - France reçoivent en principe des numéros impairs

Les trains de sens France - Allemagne reçoivent en principe des numéros pairs.

Tous les documents horaires concernant l'adaptation du plan de transport doivent être adressés à l'AC du Poste 1 de Sarreguemines et à l'AC de Hanweiler.

Pour les demandes de sillons en dehors de l'horaire de service annuel une tranche de numéros de trains concertée entre DB InfraGO et la DAC est utilisée.

3.2. Demande de sillons

Concernant les demandes de sillon, l'élaboration du service horaire et l'attribution des sillons, les actuelles dispositions en vigueur figurent respectivement au SNB de DB InfraGO et au DRR de SNCF Réseau qui sont publiés sur Internet.

3.3. Modification et suppression de sillons

En principe, les sillons sont tracés après avoir pris en compte les besoins de capacité nécessaires à l'entretien de l'infrastructure qui doivent être définis avant l'établissement de l'horaire annuel de service.

Lorsque des sillons doivent être modifiés ou supprimés pour des raisons liées à l'exploitation ou à l'entretien de l'infrastructure sur la section frontière, le service des horaires de Karlsruhe

et le pôle Capacité/Production de l'EIC LORCA la ~~Cellule travaux du COGC LORCA~~ ainsi que le Pôle Planification Programmation de l'Infrapôle Groupe Coordination du Pôle PCR de l'Infrapôle Lorraine / Plateau Commun Travaux LORCA se concertent pour définir avec la ou les ExF concernées la solution permettant l'acheminement des trains dans les meilleures conditions.

Le BHR ou le COGC LORCA avise l'AC de Sarreguemines des modifications ou suppressions de sillons.

Le service des horaires de Karlsruhe avise l'AC de Hanweiler des modifications ou suppressions de sillons des trains.

Les AC de Sarreguemines et de Hanweiler s'informent mutuellement, dès que possible, des modifications ou suppressions de sillons (selon article 51.6).

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

Chaque GI est responsable de l'élaboration des documents nécessaires à l'horaire de service:

Sur le tronçon frontière allemand: VzG = Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (recueil des vitesses limites admises localement),

Sur le tronçon français: RT = Renseignements Techniques.

SNCF Réseau communique à DB InfraGO (RB Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken) les RT nécessaires à l'élaboration de l'horaire de service sur la section frontière.

4. Prescriptions relatives aux trains

4.1. Prescriptions à appliquer concernant la composition et le freinage

Les entreprises ferroviaires appliquent la réglementation propre à chaque Etat ou GI.

4.2. La signalisation d'arrière des trains

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

- soit deux feux rouges,
- soit deux lanternes de queue (allumées de nuit).

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

4.3. Vitesse limite

La vitesse-limite de la ligne est précisée sur le „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ (VzG = recueil des vitesses limites admises localement) ligne 3251 et 7738 puis déclinées pour l'établissement de l'horaire de service.

Les vitesses-limites des différentes catégories de train sur le tronçon français sont également indiquées aux renseignements techniques RT 1026A.

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

b) Des véhicules inaptes à la vitesse-limite du train dans lequel ils sont incorporés ne peuvent l'être qu'exceptionnellement et avec accord commun de la BZ Karlsruhe et du COGC LORCA. La BZ et le COGC se concertent pour l'acheminement.

4.5. Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses

b) Le conducteur doit être en mesure de renseigner les GI sur la position qu'occupent dans le train le ou les véhicules concernés par le transport de marchandises dangereuses.

4.6. Suppression de trains

1) En cas de suppression de train sur la section frontière, les EF doivent en aviser dès que possible le COGC LORCA et la BZ Karlsruhe.

2) La BZ Karlsruhe et le COGC LORCA se communiquent réciproquement les trains supprimés le plus tôt possible.

3) Le COGC LORCA en avise l'AC de Sarreguemines, la BZ Karlsruhe avise l'AC de Hanweiler.

4) Les AC de Sarreguemines et Hanweiler s'informent verbalement mutuellement et dès que possible de la suppression des trains.

4.7. Circulations susceptibles de ne pas assurer le bon fonctionnement du circuit de voie.

Sur le Réseau Ferré Français, les circulations pouvant créer des risques d'irrégularités de fonctionnement des enclenchements électriques comportant l'utilisation de circuits de voie sont classées en trois catégories appelées A, B et C.

Les circulations de la catégorie C sont interdites sur la section frontière.

L'annonce concernant les catégories A ou B n'est pas transmise par DB InfraGO. En fonction de la catégorie de la circulation prévue dans le système d'information de SNCF Réseau (Oléron...), l'AC de Sarreguemines applique les prescriptions de la DC01556 (S6A 04) et de l'EIC LORCA CM00069 (S06A 04).

5. Circulation des trains

5.1. Communications entre les AC

1. Le présent article s'applique aux communications relatives aux annonces des trains ainsi qu'à celles se rapportant à la circulation et à la sécurité.
2. Les annonces s'effectuent de vive voix et sont, en principe, transmises par l'intermédiaire de la ligne téléphonique directe. En cas de dérangement de cette liaison, les annonces peuvent être faites par tout autre moyen de communication.
3. Les AC doivent s'identifier de la manière suivante : **"Hier Fdl Hanweiler"** (Ici, AC Hanweiler) ou **"Hier Fdl Sarreguemines"** (Ici, AC Sarreguemines).
A chaque prise de service les AC s'identifient en précisant leur nom.
4. Les dépêches à contenu prescrit doivent être collationnées, le collationnement est précédé des mots : **"Ich wiederhole"** (je répète).
 - b) L'exactitude du collationnement est à confirmer par le mot : **"Richtig"** (exact).
5. Les communications sans contenu prescrit doivent être répétées avec les données essentielles.

5.2. Conditions d'annonce des trains

1. Principes

Les offres, acceptations et annonces des trains sont transmises entre l'AC de Sarreguemines et l'AC de Hanweiler.

2. Offre – Acceptation

2.1 Les trains des deux sens sont offerts et acceptés au plus tôt 5 minutes avant l'heure envisagée de départ ou de passage.

2.2 Un train ne doit être offert par un AC que

- si le dernier train prévu est arrivé à la gare voisine,
- si le dernier train accepté est arrivé à sa propre gare.

2.3 Un train est offert de la façon suivante :

"Zugmeldung : Wird Zug (Nr.) angenommen ?"
(Annonce : Train (numéro) est-il accepté?)

2.4 Un train est accepté de la façon suivante :

" Zug (Nr.) ja".
(Train (numéro) oui).

3. Annonce

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

"Zug (Nr.) voraussichtlich ab ... Uhr ... (Minuten)".
(Train (numéro) départ ou passage probable à ... heures ... (minutes)).

4 Pour les trains du sens Hanweiler-Sarreguemines, l'AC de Sarreguemines, après avoir accepté le train, donne l'autorisation électrique de sens «Au VUS» à l'AC de Hanweiler.

Cette autorisation, dont les modalités d'utilisation sont décrites dans la consigne rose de Sarreguemines (EIC LORCA IN60343), lui est rendue automatiquement après l'arrivée du train.

5 Modifications à l'Ordre de Succession des Trains

Les agents circulation doivent impérativement respecter l'ordre de succession établi.

Toutes modifications à cet ordre de succession sont à concerter entre les deux agents circulation sous la forme :

« **Neue Reihenfolge:**

- **Zug** (Nummer des zuletzt gefahrenen Zuges)
- **Zug** (Nummer des neu eingereichten Zuges)
- **Zug** (Nummer des Zuges, der nach dem neu eingereichten Zug fährt) »

(Nouvel ordre de succession :

- train (numéro du dernier train ayant circulé)
- train (numéro du train modifié)
- train (numéro du train circulant après le train modifié))

Les AC prennent attachement de ces modifications sur leurs documents respectifs, (colonne observations du registre d'annonce des trains pour l'AC de Sarreguemines)

5.3. Ordres écrits. Instruction Nationale (IN)

Il ne peut être délivré que des ordres écrits de la DB et des IN 37 C-Ba bilingues (voir annexe 3).

La marche à vue s'effectue à la vitesse maximale de 30 km/h.

Les bulletins C-Ba doivent être remis au conducteur de la main à la main au départ de Sarreguemines en direction de Hanweiler.

Par exception, l'agent circulation de Sarreguemines peut transmettre par téléphone du signal, ou par le GSM-R D, une autorisation de franchissement pour le Carré 7 et/ou le Carré Violet 17 (IN 37 C-Ba bilingue).

En cas de délivrance simultanée d'un ordre écrit DB et d'un Bulletin C-Ba, la délivrance de l'ordre écrit DB doit précéder celle du Bulletin C-Ba.

5.4. Incidents - Situations dangereuses

1) En cas de connaissance d'un danger, l'arrêt des circulations doit être immédiatement ordonné, sauf si le danger était augmenté de ce fait.

2) Tout danger doit être signalé immédiatement aux AC de Sarreguemines et de Hanweiler. L'alerte est formulée sous la forme suivante:

“Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!”

(Danger! Arrêt des circulations)

3) Les AC de Sarreguemines et de Hanweiler, ainsi que la BZ de Karlsruhe doivent transmettre l'ordre d'arrêt des trains par tous les moyens à leur disposition que la circulation se trouve sur le territoire français ou allemand. Le message d'urgence à transmettre est le suivant:

„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Hanweiler und Sarreguemines sofort anhalten!

Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Hanweiler und Sarreguemines sofort anhalten!

Hier (Fahrdienstleiter Hanweiler / Sarreguemines / BZ Karlsruhe).“

« Danger! Arrêt immédiat de toutes les circulations entre Hanweiler et Sarreguemines!

Je répète : Danger ! Arrêt immédiat de toutes les circulations entre Hanweiler et Sarreguemines! Ici (AC de Hanweiler / Sarreguemines / BZ Karlsruhe). »

4) L'AC de Hanweiler avise le service des urgences (Notfalleitstelle) à Karlsruhe.

L'AC de Sarreguemines avise le COGC LORCA.

5) Les AC de Hanweiler et de Sarreguemines s'entendent pour appliquer les mesures adaptées à chaque situation (si fermeture de voie nécessaire, application de l'article 5.6) et avisent leur direction conformément aux directives de chaque gestionnaire d'infrastructure.

6) Si nécessaire, une enquête commune est effectuée par les deux gestionnaires d'infrastructure.

7) En cas de déraillements ou d'autres situations dangereuses qui nécessitent l'intervention de techniques de relevage, les moyens d'intervention utilisés sont concertés entre les représentants des deux gestionnaires d'infrastructure de façon à assurer le retour à la situation normale dans les meilleures conditions.

8) Lorsque l'intervention des moyens de secours extérieurs (pompiers, police...) est nécessaire, chacun des gestionnaires d'infrastructure fait appel aux moyens d'intervention selon ses propres règles. La limite d'intervention de ces services est la frontière étatique.

9) **Coupure d'urgence** : chaque fois qu'il est urgent de supprimer la tension dans la caténaire de la section frontière quel qu'en soit le motif, la coupure d'urgence peut être réalisée par l'AC de Sarreguemines (ouverture de l'interrupteur X3), par l'AC de Hanweiler ou par le Zes de Karlsruhe. Les modalités d'utilisation de l'interrupteur X3 par l'AC de Sarreguemines sont décrites dans le document EIC LOR IN60476. Celui qui a supprimé la tension en informe les autres intéressés.

5.5. Secours

1) Demande de secours

Prescriptions conducteur	Prescriptions Agents Circulation
<p>Etablit une demande de secours, sur le territoire français par l'imprimé bilingue (modèle en annexe 4), qu'il transmet soit par téléphone, soit par GSM-R D ou par tout autre moyen à l'AC du GI où se trouve la tête du train <u>sauf pour le tram-Train de la Saarbahn qui fait systématiquement la demande à l'AC de Hanweiler.</u></p> <p>Le train ne peut plus alors se remettre en marche ni se laisser pousser sans l'autorisation de l'AC à qui il a transmis la demande de secours.</p>	<p>L'AC qui reçoit la demande de secours avise l'AC de la gare voisine. La voie est fermée par l'AC de Sarreguemines selon l'article 5.6.</p> <p>Prononce la fermeture de voie par dépêche : «Gleis von ...nach... gesperrt» (Voie de à fermée)</p> <p>Les AC se concertent avec la BZ de Karlsruhe et le COGC LORCA pour la fourniture du secours.</p>

Lorsqu'un engin de la Saarbahn est en détresse il faut en priorité privilégier le secours par un autre engin de la Saarbahn, à défaut par un engin de secours équipé d'un attelage compatible. La vitesse maximale du train ainsi secouru sera limitée à 20 km/h.

Secours fourni par Sarreguemines

a) Secours par l'avant

AC de Sarreguemines	AC de Hanweiler
↓	
<p>Demande à l'AC de Hanweiler quel est le dernier train ayant circulé avant le train en détresse.</p> <p>„Welcher Zug ist der letzte Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde?“ (Quel est le dernier train ayant circulé avant le train (n°) en détresse ?)</p>	<p>→ Reçoit la demande de l'AC de Sarreguemines</p>
↓	↓
<p>Reçoit la dépêche de l'AC de Hanweiler</p> <p>Si ce train était à destination de Sarreguemines vérifie, sur le registre de cantonnement, que ce train est arrivé à Sarreguemines.</p>	<p>Répond par la dépêche:</p> <p>„Zug (Nr.) ist letzter Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde“ (Train (n°) est le dernier train ayant circulé avant le train (n°) en détresse).</p>
↓	
<p>Demande à l'AC de Hanweiler l'autorisation d'expédier l'engin moteur de secours</p> <p>«Wird Sperrfahrt.....angenommen?» (Circulation à voie fermée ...est-elle acceptée?)</p>	<p>→ Reçoit la demande de l'AC de Sarreguemines.</p>
↓	↓
<p>Reçoit l'accord de l'AC de Hanweiler.</p>	<p>← Autorise l'AC de Sarreguemines à expédier l'engin moteur de secours.</p> <p>«Sperrfahrt.....ja» (Circulation à voie fermée ... oui).</p>
↓	
<p>Remet au conducteur de la circulation à voie fermée un ordre écrit bilingue DB case 14:</p> <p>Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km....und ziehen Sie ihn in den Bahnhof Sarreguemines » (Allez chercher le train (n°) en détresse km ...et ramenez le en gare de Sarreguemines). Ainsi qu'un bulletin C-Ba bilingue (annexe 3) pour le franchissement du signal d'accès à la voie unique</p>	
↓	
<p>lève momentanément les mesures de fermeture de voie</p> <p>Donne l'autorisation de départ à l'engin moteur de secours</p> <p>Rétablit les mesures de fermeture de voie après le départ de l'engin moteur de secours</p>	

b) Secours par l'arrière

AC de Sarreguemines	AC de Hanweiler
↓	
Demande à l'AC de Hanweiler l'autorisation d'expédier l'engin moteur de secours «Wird Sperrfahrt.....angenommen?» (Circulation à voie fermée ... est-elle acceptée?)	→ Reçoit la demande de l'AC de Sarreguemines.
	↓
Reçoit l'accord de l'AC de Hanweiler.	← S'assure que les conditions pour l'entrée de la circulation en gare de Hanweiler sont remplies Autorise l'AC de Sarreguemines à expédier l'engin moteur de secours. «Sperrfahrt.....ja» (Circulation à voie fermée ... oui).
↓	
Remet au conducteur de la circulation à voie fermée un ordre écrit bilingue DB case 14: «Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km....und schieben Sie ihn in den Bahnhof Hanweiler» (Allez chercher le train (n°) en détresse km...et poussez le jusqu'à Hanweiler) Ainsi qu'un bulletin C-Ba bilingue (annexe 3) pour le franchissement du signal d'accès à la voie unique	
↓	
Lève momentanément les mesures de fermeture de voie Donne l'autorisation de départ à l'engin moteur de secours Rétablit les mesures de fermeture de voie après le départ de l'engin moteur de secours	

Secours fourni par Hanweiler

a) secours par l'avant

AC de Sarreguemines	AC de Hanweiler
	↓
Reçoit la demande de l'AC de Hanweiler.	Demande à l'AC de Sarreguemines quel est le dernier train ayant circulé avant le train en détresse. ← Welcher Zug ist der letzte Zug, der vor dem lieggebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde? (Quel est le dernier train ayant circulé avant le train (n°) en détresse ?)
↓	
Répond par dépêche : „Zug (Nr.) ist letzter Zug, der vor dem lieggebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde“ (Train n°...est le dernier train ayant circulé avant le train (n°) en détresse)	Reçoit la dépêche de l'AC de Sarreguemines) Si ce train a circulé en direction de Hanweiler, vérifie que ce train est arrivé à Hanweiler.
	↓
Reçoit la demande de l'AC de Hanweiler.	← Demande à l'AC de Sarreguemines l'autorisation d'expédier l'engin moteur de secours. «Wird Sperrfahrt.....angenommen?» (Circulation à voie fermée ... est-elle acceptée?)
↓	
Autorise l'AC de Hanweiler à expédier l'engin moteur de secours. «Sperrfahrt.....ja» (Circulation à voie fermée ... oui).	→ Reçoit l'accord de l'AC de Sarreguemines.
	↓
	La circulation est effectuée selon la réglementation allemande. Le conducteur de la circulation à voie fermée reçoit de l'AC de Hanweiler un ordre écrit DB bilingue n°12 De circuler en marche à vue sans dépasser 30 km/h motif n°2. ainsi qu'un ordre écrit bilingue DB case 14: Fahren Sie bis zum lieggebliebenen Zug (Nr.) in km....und ziehen Sie ihn in den Bahnhof Hanweiler » (Allez chercher le train (n°) en détresse km...et ramenez le en gare de Hanweiler)

b) secours par l'arrière

b) AC de Sarreguemines	b) AC de Hanweiler
	↓
Reçoit la demande de l'AC de Hanweiler.	← Demande à l'AC de Sarreguemines l'autorisation d'expédier l'engin moteur de secours. «Wird Sperrfahrt.....angenommen?» (Circulation à voie fermée ... est-elle acceptée?)
↓	
Autorise l'AC de Hanweiler à expédier l'engin moteur de secours. «Sperrfahrt.....ja» (Circulation à voie fermée ... oui).	→ Reçoit l'accord de l'AC de Sarreguemines.
	↓
	La circulation est effectuée selon la réglementation allemande. Le conducteur de la circulation à voie fermée reçoit de l'AC de Hanweiler un ordre écrit DB bilingue n°12: b) De circuler en marche à vue sans dépasser 30 km/h motif n°2. ainsi qu'un ordre écrit bilingue DB case 14: «Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km...und schieben Sie ihn in den Bahnhof Sarreguemines» (Allez chercher le train (n°) en détresse km...et poussez le jusqu'à Sarreguemines).

Levée de la fermeture de voie

Lorsque le train en détresse, accompagné de l'engin moteur de secours, est arrivé dans l'une des gares, l'AC de la gare s'assure que le mouvement est complet puis avise verbalement l'AC de la gare voisine :

**«Fdl an Fdl:
Zug (Nr.) vollständig in angekommen.»**

(AC de ... à AC de
Train (n°) arrivé en entier à

L'AC de Sarreguemines lève la fermeture de voie par dépêche:

**«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler
«Sperrung des Gleises vonnach.....aufgehoben»**
(Fermeture de voie de.....à.....levée)

2) Retour à la gare en arrière d'un train par ses propres moyens

Le retour à la gare en arrière est subordonné à l'autorisation de l'AC de la gare en arrière.

Cette autorisation ne peut être accordée que si le conducteur se trouve en tête du mouvement.

L'AC Sarreguemines autorise le mouvement de retour à Sarreguemines par un ordre écrit DB bilingue case n°14 (annexe 3a).

Kehren Sie in den Bahnhof Sarreguemines zurück

(Revenez en arrière en gare de Sarreguemines)

+ le cas échéant un ordre écrit bilingue case 8 pour le PN 1 ou pour les deux PN

L'AC de Hanweiler autorise le mouvement de retour à Hanweiler par ordre écrit DB bilingue n°14 (annexe 3a).

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

- l'AC de Sarreguemines pour un train revenant à Sarreguemines,
- l'AC de Hanweiler pour un train revenant à Hanweiler.

L'AC de la gare en arrière avise alors l'AC de la gare voisine verbalement :

«Fdl an Fdl:

Zug (Nr.) vollständig nach zurückgekehrt.»

(AC de ... à AC de

Train (n°) revenu en entier à)

5.6. Fermeture de la voie

(Pour les travaux appliquer le chapitre VIII)

La fermeture de la voie est applicable en cas :

- d'accident, incident de circulation s'opposant à la circulation des trains (par ex : train en détresse, voie impraticable...),
- de manœuvre en gare de Hanweiler au-delà du signal N1 (article 7.3)
- de manœuvres en gare de Sarreguemines au-delà du GA 8 (article 7.2).

1) L'Agent Circulation qualifié pour fermer la voie et pour cesser la fermeture de la voie est l'AC de Sarreguemines.

2) La voie ne peut être fermée que si :

- la fermeture de voie est concertée avec l'AC de Hanweiler,
- que l'AC de Hanweiler donne l'assurance que le dernier train en provenance de Sarreguemines est arrivé à Hanweiler,
- que le dernier train en provenance d'Hanweiler est arrivé complet à Sarreguemines.

En cas d'impossibilité de circuler (accident, obstacle, train en détresse...) la voie peut être fermée immédiatement par l'AC de Sarreguemines ou par l'AC de Hanweiler sans que les prescriptions ci-dessus soient remplies.

3) Les mesures de sécurité pour assurer la fermeture de voie sont fixées par les prescriptions propres à chaque GI (mesures de fermeture de voie pour SNCF Réseau).

4) L'avis de fermeture de voie est donné par la dépêche :

«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:

Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt»

(Voie de Sarreguemines à Hanweiler fermée)

5) La fermeture de voie ne peut être levée que par l'AC de Sarreguemines :

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

6) La fermeture de voie est levée, par dépêche, sous la forme :

«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:

Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.»

(Fermeture de la voie de Sarreguemines à Hanweiler levée)

7) Les AC enregistrent la fermeture de voie et la levée de fermeture de voie dans les registres propres à chaque gestionnaire d'infrastructure.

5.7. Dérangement total des moyens de communication entre les AC

Les communications entre les gares de Sarreguemines et d'Hanweiler sont réputées en dérangement total lorsque le téléphone et la radio ne fonctionnent plus. Dans ce cas, la circulation des trains sur la section frontière est interrompue jusqu'au rétablissement de ces communications.

5.8. Dérangement des installations de sécurité ou de radio embarquées

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

5.9. Avis d'arrivée

Lorsque la présente consigne commune le prescrit (dérangements,...), un avis d'arrivée est à transmettre par l'AC compétent lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- Le train est arrivé à sa gare,
- Le train est protégé par un signal fermé,
- Le train est arrivé complet.

L'avis d'arrivée est alors donné sous la forme suivante :

" Zug (Nr.) in ... (Hanweiler/Sarreguemines) "

(Train (numéro) est arrivé à ... (Hanweiler/Sarreguemines))

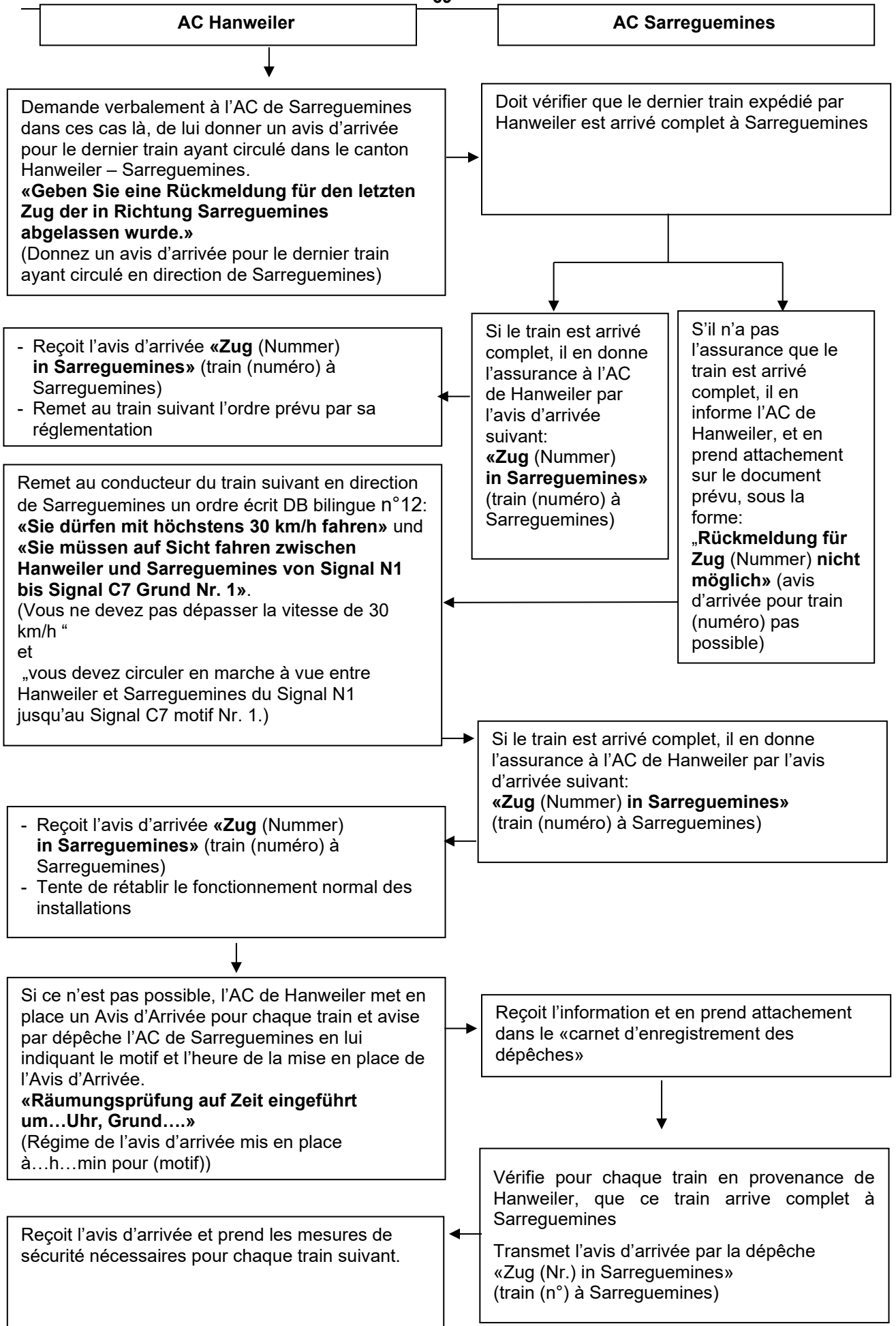
5.10. Dérangement des installations techniques de la section frontière

5.10.1. Sens Hanweiler - Sarreguemines

1.1 Le block fonctionne automatiquement entre le poste de Hanweiler et le signal C7 (km 0,570). Cette partie de voie constitue un canton. L'ouverture du signal de sortie N1 à Hanweiler donne l'assurance que le canton est libre.

1.2 Les installations de block ne fonctionnent plus normalement quand un train :

- doit franchir à la fermeture le signal de sortie N1
 - doit franchir le signal de sortie N1 éteint
 - a franchi intempestivement le signal de sortie N1 de Hanweiler
- Les installations de Block sont également considérées en dérangement:
- en cas de dérangement de l'Au VUS
 - sur avis de l'agent d'entretien



Le régime de l'Avis d'Arrivée est également à mettre en place sur prescription de l'agent d'entretien dans le **«Arbeits- und Störungsbuch»** (carnet de travaux et de dérangement).

Le Régime de l'Avis d'Arrivée peut être cessé lorsque tous les motifs ayant nécessités sa mise en place ont disparu et sous réserve qu'un train (appelé train de contrôle) ait parcouru le canton, quel que soit le sens de circulation, et qu'ensuite l'autorisation électrique ait pu être donnée et restituée manuellement à deux reprises dans les conditions normales.

Le train de contrôle doit pénétrer dans le canton en franchissant ouvert un des signaux donnant accès au canton de la section frontrière et dans les conditions normales de fonctionnement du Block.

La levée du régime de l'avis d'arrivée doit être effectuée de la façon suivante ;

**«Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines:
Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Hanweiler - Sarreguemines um...Uhr....Min
aufgehoben.»**

(AC Hanweiler à AC Sarreguemines :

Régime de l'Avis d'Arrivée sur la ligne Hanweiler - Sarreguemines levé à ...h....min)

Toutes ces informations sont prises en attachement par l'AC de Sarreguemines sur le carnet d'enregistrement des dépêches.

5.10.2. Sens Sarreguemines - Hanweiler

(1) Les installations de Block fonctionnent automatiquement.

(2) Les installations de Block ne fonctionnent plus normalement lorsque le signal de sortie de Sarreguemines ne peut être ouvert.

L'AC de Sarreguemines demande à l'AC de Hanweiler de lui confirmer par dépêche que le dernier train expédié vers Hanweiler est bien arrivé à sa gare par un avis d'arrivée.

«Geben Sie eine Rückmeldung für den letzten Zug, der in Richtung Hanweiler abgelassen wurde.»

(Donnez un avis d'arrivée pour le dernier train ayant circulé en direction de Hanweiler.)

L'AC de Hanweiler par dépêche répond sous la forme:

b) **«Zug (Nummer) in Hanweiler angekommen.»**

b) (Train (numéro) arrivé à Hanweiler)

L'AC de Sarreguemines prend attachement de ces informations sur le carnet d'enregistrement des dépêches.

L'AC de Sarreguemines remet au train suivant se dirigeant vers Hanweiler une autorisation de franchissement du signal de sortie (Bulletin C-Ba bilingue imposant la marche à vue sans dépasser 30 km/h jusqu'au signal d'entrée F de Hanweiler).

5.10.3. Dérangement de l'Autorisation VUS

Si, après l'acceptation d'un train, l'AC de Sarreguemines ne peut donner l'autorisation VUS à l'AC de Hanweiler ou si l'autorisation n'est pas restituée automatiquement après l'arrivée d'un train à Sarreguemines, l'AC de Sarreguemines considère l'installation en dérangement.

Dans ce cas, la mise en place du Régime de l'Avis d'Arrivée est nécessaire.
Les installations de signalisation de la gare de Sarreguemines doivent néanmoins être utilisées normalement dans la mesure où la nature du dérangement le permet.

1. le dérangement est constaté par l'AC de Hanweiler

AC de Hanweiler	AC de Sarreguemines
↓	
<p>Met en place les dispositifs prévus par sa réglementation.</p> <p>Pour la mise en place le Régime de l'Avis d'Arrivée, procède à l'échange de dépêches suivant:</p> <p>«Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines: Letzter Zug von Sarreguemines ist Zug (Nr.) um...Uhr....(Min), letzter Zug nach Sarreguemines ist Zug (Nr.) um....Uhr....(Min), kann Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden?» (AC Hanweiler à AC Sarreguemines : Dernier train reçu de Sarreguemines est train (n°) ....à...h....(min), dernier train expédié vers Sarreguemines est train (n°) à....h....(min), Régime de l'Avis d'Arrivée peut il être établi?).</p>	<p>→ Reçoit la dépêche de demande de mise en place du Régime de l'Avis d'Arrivée.</p> <p>Vérifie l'exactitude des renseignements donnés par l'AC de Hanweiler.</p>
↓	↓
<p>Reçoit l'accord de l'AC de Sarreguemines.</p>	<p>← Autorise l'AC de Hanweiler, par dépêche, à mettre en place le Régime de l'Avis d'Arrivée. « Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Letzter nach Hanweiler abgelassener Zug ist Zug (Nr.) um...Uhr....(Min), letzter aus Hanweiler angekommener Zug ist Zug (Nr.) um....Uhr....(Min), Räumungsprüfung auf Zeit kann eingeführt werden.» (AC Sarreguemines à AC Hanweiler: Dernier train expédié vers Hanweiler est train (n°) à...h....(min), dernier train reçu de Hanweiler est train (n°) à....h....(min), Régime de l'Avis d'Arrivée peut être établi.)</p>
Circulation des trains sous le Régime de l'Avis d'Arrivée	
<p>Pour chaque train, l'AC concerné doit vérifier dans ses documents que la voie unique est libre et qu'il n'a pas accepté de train de sens contraire. Les trains sont à offrir, accepter et à annoncer dans les conditions habituelles.</p> <p>Lorsque le train a entièrement dégagé la voie unique et se trouve sous la protection du signal d'entrée de la gare d'arrivée, l'AC de cette gare donne à l'AC de la gare de départ l'avis d'arrivée sous la forme «Zugmeldung: Zug (Nr.) in (Hanweiler/Sarreguemines).» (Train (n°) à (Hanweiler/Sarreguemines))</p> <p>Les deux AC prennent attachement de l'heure d'avis d'arrivée sur leur registre d'annonce des trains.</p>	

2. le dérangement est constaté par l'AC de Sarreguemines

AC de Sarreguemines	AC de Hanweiler
<p>Appose un dispositif de réflexion sur l'AuVUS.</p> <p>Pour la mise en place du Régime de l'Avis d'Arrivée, procède à l'échange de dépêches suivant:</p> <p>« Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Letzter Zug von Hanweiler ist Zug (Nr.) um...Uhr....(Min), letzter Zug nach Hanweiler ist Zug (Nr.) um....Uhr....(Min), kann Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden? »</p> <p>(AC Sarreguemines à AC Hanweiler dernier train expédié vers Hanweiler est bien train (n°) à...h... (min), dernier train expédié vers Hanweiler est train (n°) à...h....(min), Régime de l'Avis d'Arrivée peut il être établi?).</p>	<p>Reçoit la dépêche de demande de mise en place du Régime de l'Avis d'Arrivée.</p> <p>Met en place les dispositifs prévus par sa réglementation.</p> <p>Vérifie l'exactitude des renseignements donnés par l'AC de Sarreguemines.</p> <p>b)</p>
↓	↓
<p>Reçoit l'accord de l'AC de Hanweiler.</p>	<p>b) Autorise par dépêche l'AC de Sarreguemines à dépêche, à mettre en place le Régime de l'Avis d'Arrivée.</p> <p>« Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines: Letzter nach Sarreguemines abgelassener Zug ist Zug (Nr.) um...Uhr....(Min) letzter aus Sarreguemines angekommener Zug ist Zug (Nr.) um....Uhr....(Min), Räumungsprüfung auf Zeit kann eingeführt werden. »</p> <p>(AC Hanweiler à AC Sarreguemines : Dernier train expédié vers Sarreguemines est train (n°) ...à...h....(min), dernier train reçu de Sarreguemines est train (n°) à...h....(min), b) Régime de l'Avis d'Arrivée peut être établi.)</p>
Circulation des trains sous le Régime de l'Avis d'Arrivée	
<p>Pour chaque train, l'AC concerné doit vérifier dans ses documents que la voie unique est libre et qu'il n'a pas accepté de train de sens contraire.</p> <p>Les trains sont à offrir, accepter et à annoncer dans les conditions habituelles.</p> <p>Lorsque le train a entièrement dégagé la voie unique et se trouve sous la protection du signal d'entrée de la gare d'arrivée, l'AC de cette gare donne à l'AC de la gare de départ l'avis d'arrivée sous la forme</p> <p>«Zugmeldung: Zug (Nr.) in (Hanweiler/Sarreguemines).»</p> <p>(Train (n°) à (Hanweiler/Sarreguemines))</p> <p>Les deux AC prennent attachement de l'heure d'avis d'arrivée sur leur registre d'annonce des trains.</p>	

3. Reprise du service normal

Le Régime de l'Avis d'Arrivée peut être cessé lorsque l'autorisation VUS fonctionne à nouveau normalement et après qu'un train (appelé train de contrôle) ait parcouru le canton, quel que soit le sens de circulation, et qu'ensuite l'autorisation électrique ait pu être donnée et restituée manuellement à deux reprises dans les conditions normales.

Le train de contrôle doit pénétrer dans le canton en franchissant ouvert un des signaux donnant accès au canton de la section frontière et dans les conditions normales de fonctionnement du Block.

La levée de la reconnaissance de la voie doit être effectuée de la façon suivante ;

«Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines:

b) Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Hanweiler - Sarreguemines um...Uhr....(Min) aufgehoben.»

(AC Hanweiler à AC Sarreguemines :

b) Régime de l'Avis d'Arrivée sur la ligne Hanweiler - Sarreguemines levé à...h....(min).)

ou«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:

Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Sarreguemines – Hanweiler um...Uhr....(Min) aufgehoben.»

(AC Sarreguemines à AC Hanweiler:

Régime de l'Avis d'Arrivée sur la ligne Sarreguemines – Hanweiler levé à ...h....(min).)

Les AC prennent attachement de ces communications dans leurs documents respectifs (sur le carnet d'enregistrement des Dépêches pour Sarreguemines).

6. Transports exceptionnels

6.1. Principes

1) Lorsqu'une EF souhaite faire circuler un transport exceptionnel en trafic international sur la section frontière Sarreguemines - Hanweiler, elle doit obtenir :

- un Avis de Transport Exceptionnel (ATE) délivré par le Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) qui règle les conditions de circulation sur la partie française du parcours jusqu'à ou à partir de la frontière étatique,
- une Bza (Betrieb, Zugförderung, aussergewöhnlich) délivrée par le Team aussergewöhnliche Transporte (TaT) de RB Südwest de DB InfraGO qui règle les conditions de circulation sur la partie allemande du parcours à partir de ou jusqu'à la frontière étatique.

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

2) La Bef-Ano/Fplo de DB InfraGO contient:

- le numéro de la Bza de DB InfraGO et le numéro de l'ATE de SNCF Infra,
- le jour de circulation,
- le train à utiliser,
- les conditions (restrictions) de circulation sur l'ensemble de la section frontière.

6.2. Imprimé spécifique bilingue

Le COGC Lorraine et le service responsable des horaires (Fahrplanabteilung = Fpl) de RB Südwest de DB InfraGO se proposent mutuellement les transports exceptionnels. Pour ce faire, le COGC ou le Fpl, selon le sens de circulation, envoie à l'entité voisine un imprimé spécifique bilingue. Cet imprimé bilingue comporte :

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

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

Après examen de la demande, le COGC LORCA ou le Fpl, selon le sens de circulation, donnent leur accord par retour de l'imprimé spécifique bilingue en le complétant des restrictions de circulation applicables sur le réseau prenant.

6.3. Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels

Une demande ne peut être présentée que lorsqu'elle peut être instruite pendant les heures d'ouverture du bureau Fpl à Karlsruhe. Les heures d'ouverture sont : du lundi au vendredi sauf fériés de 7h30 à 16h00.

Dans le sens France-Allemagne le transport ne doit être incorporé dans le train d'acheminement que s'il a été muni d'une autorisation d'incorporation donnée par le COGC LORCA à l'EF.

Dans le sens Allemagne-France aucune autorisation d'incorporation n'est transmise à l'EF. L'autorisation d'incorporation est transmise par le COGC LORCA à Fpl KARLSRUHE sous la forme de l'accord indiqué sur l'imprimé spécifique bilingue.

Le COGC LORCA avise par dépêche l'AC de Sarreguemines en lui communiquant le jour de circulation, le train utilisé, les numéros d'ATE et de Bza ainsi que les restrictions de circulation applicables sur l'ensemble de la section frontière. Parallèlement, le Fpl informe l'AC de Hanweiler en lui transmettant le Bef/Ano ou le Fplo comportant le jour de circulation, le train utilisé, les numéros d'ATE et de Bza ainsi que les restrictions de circulation applicables sur l'ensemble de la section frontière.

6.4. Offre et acceptation des transports exceptionnels

L'AC devant expédier un train acheminant un (ou plusieurs) transport(s) exceptionnel(s) doit préalablement offrir ce train à l'AC voisin et lui indiquer le numéro du train, le(s) numéro(s) du Bza de DB InfraGO AG et le(s) numéro(s) de(s) l'ATE de SNCF Réseau ainsi que la mention «avec restriction» ou «sans restriction» selon la procédure prévue à l'article 5.2. Cette offre doit être modifiée comme suit:

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

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

Les restrictions de circulation peuvent consister en une fermeture de voie (cf. article 5.6).

Si le train achemine plusieurs transports exceptionnels faisant l'objet d'ATE/Bza différents, l'offre reprend chacun des numéros d'ATE ou Bza concernés.

L'AC voisin vérifie si le(s) numéro(s) de Bza et le(s) numéro(s) d'ATE correspondent aux informations préalablement reçues, et lorsque les conditions sont requises pour la circulation de ce(s) Transport(s) Exceptionnel(s), il accepte le train sous la forme suivante :

„Zug (Nr.) mit aussergewöhnlichem Transport/aussergewöhnlichen Transporten ja.“

(Train (n°) avec Transport(s) Exceptionnel(s), oui (je l'accepte)).

Dans le cas où le train n'est pas offert dans les conditions réglementaires, ou si un empêchement s'oppose à l'acceptation, la gare d'arrivée répond :

„Nein, warten.“

(Non, attendez)

et renseigne la gare de départ sur le motif du refus d'acceptation.

Lorsque le motif du refus a disparu, le train est accepté comme suit :

„Jetzt Zug (Nr.) mit aussergewöhnlichem Transport/aussergewöhnlichen Transporten ja.“

(Maintenant train (n°) avec Transport(s) Exceptionnel(s), oui (je l'accepte)).

7. Mouvements de Manoeuvre

7.1. Principes

- 1) Les mouvements de manoeuvre en gare de Sarreguemines et de Hanweiler sont effectuées selon les règles propres à chaque réseau.
- 2) Les mouvements de manoeuvre suivantes sont autorisées sans accord de l'AC de la gare voisine :
 - en gare de Sarreguemines jusqu'au GA 8,
 - en gare de Hanweiler jusqu'au signal de sortie N1.
- 3) Le cas échéant, la mise en place des dispositifs de réflexion prescrits est effectuée selon les règles propres à chaque réseau.

7.2. Mouvements de manoeuvre au delà du GA 8 de la gare de Sarreguemines jusqu'à la frontière

- 1) L'AC de Sarreguemines avise verbalement à l'AC de Hanweiler du mouvement de manoeuvre sous la forme :

«Rangierfahrt über das Signal GA 8 hinaus.»

(mouvement de manoeuvre au delà du GA 8)

L'AC de Sarreguemines ferme la voie Sarreguemines – Hanweiler selon article 5.6.

- 2) L'AC de Sarreguemines autorise le mouvement de manoeuvre au-delà du GA 8 selon les prescriptions de la réglementation française. Pour le retour du mouvement de manoeuvre en gare de Sarreguemines, il remet un ordre écrit à l'agent de l'ExF habilité *« de s'arrêter avant le PN 2 et/ou le PN1 et de ne franchir ces PN qu'après avoir constater leur fermeture »*.

- 3) L'AC de Sarreguemines avise verbalement l'AC de Hanweiler de la fin du mouvement de manoeuvre sous la forme :

«Rangierfahrt über das Signal GA 8 hinaus beendet.»

(mouvement de manoeuvre au delà du GA 8 terminée)

- 4) L'AC de Sarreguemines peut ensuite lever la fermeture de la voie Sarreguemines – Hanweiler selon article 5.6.

7.3. Mouvement de manoeuvre au delà du signal de sortie N1 de la gare de Hanweiler jusqu'à la frontière

- 1) L'AC de Hanweiler avise verbalement l'AC de Sarreguemines du mouvement de manoeuvre au delà du signal N1.

«Rangierfahrt über das Signal N1 hinaus.»

(mouvement de manoeuvre au delà du signal N1)

L'AC de Sarreguemines ferme la voie Sarreguemines – Hanweiler selon article 5.6.

2) L'AC de Hanweiler autorise le mouvement de manœuvre au-delà du signal N1 selon les prescriptions de la réglementation allemande.

3) L'AC de Hanweiler avise l'AC de Sarreguemines de la fin du mouvement de manœuvre.
«Rangierfahrt über das Signal N1 hinaus beendet.»

(mouvement de manœuvre au delà du signal N1 terminée)

4) L'AC de Sarreguemines peut ensuite lever la fermeture de la voie Sarreguemines – Hanweiler selon article 5.6.

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

8.1. Principes

1) Chacun des deux Gestionnaires d'Infrastructure entretient ses installations ferroviaires selon ses normes et ses spécifications techniques, que celles-ci soient situées sur le territoire français ou sur le territoire allemand. Le service de maintenance «caténaires» de SNCF Réseau entretient les installations de traction électrique situés sur le réseau SNCF.

2) Certaines installations de sécurité de SNCF Réseau sont implantées sur le réseau DB InfraGO :

- détecteur d'annonce du PN 2 au km DB InfraGO 16,464
- signal à distance 1, 2 au km DB InfraGO 16,691
- détecteur d'annonce du PN 1 au km DB InfraGO 16,836
- balise KVB

Ces installations sont entretenues par les services de maintenance français

Certaines installations de sécurité du réseau DB InfraGO sont implantées sur le réseau RFF:

- pancarte fin de caténaires implantée aux abords de l'aiguille 13 de la gare de Sarreguemines
- signal à distance f au km RFF 0,290.

Ces installations sont entretenues par les services de maintenance DB InfraGO.

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

4) Pour tous les travaux programmés nécessitant une fermeture de voie, les instructions écrites doivent être arrêtées en commun par la Produktionsdurchführung Sarrebruck et le COGC Lorraine au plus tard 7 semaines avant le début des travaux. Ils déterminent à cette occasion la nature des travaux, les conséquences sur la circulation des trains, la durée et les mesures à prendre. Ce délai est porté à 3 mois en cas de modification des horaires des trains.

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

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

7) Dans le cas de travaux sur le territoire de la DB sans engagement de la zone d'annonce des PN 1 et 2, et sans dépose des détecteurs d'annonce, la présence d'un agent PN est nécessaire. Cependant, la mise en place, d'un Signal Arrêt à Main (SAM) avant le premier détecteur (km 16,482) pour retenir les circulations dispense de la présence de cet agent.

Dans le cas de travaux sur le territoire de la DB avec engagement de la zone d'annonce des PN 1 et 2, une consigne travaux commune bilingue établie par les services techniques compétents et l'UO Circulation Lorraine Nord, précise les mesures à prendre au PN.

8.2. Travaux sur le territoire allemand

L'AC de Sarreguemines est seul autorisé à fermer la voie.

L'AC de Hanweiler est seul autorisé pour accorder les travaux à réaliser sur le territoire allemand.

<p>Travaux exécutés par les agents de DB InfraGO ou par les agents de SNCF R accompagnés par un agent de DB InfraGO.</p>	<p>Travaux exécutés par les agents de SNCF R, exceptionnellement sans être accompagnés par un agent de DB InfraGO.</p>
<p>Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de DB InfraGO s'adresse à l'AC de Hanweiler.</p>	<p>Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de SNCF R s'adresse à l'AC de Sarreguemines.</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Hanweiler prend les mesures de protection nécessaires et se consulte avec l'AC de Sarreguemines pour la fermeture de voie selon l'article 5.6.</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines, prend les mesures de protection nécessaires, demande l'accord à l'AC de Hanweiler et se consulte avec celui-ci pour la fermeture de voie selon l'article 5.6.</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines prend les mesures de protection nécessaires et avise l'AC de Hanweiler de la fermeture de voie : «Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt» (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : Voie de Sarreguemines à Hanweiler fermée).</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines avise l'AC de Hanweiler de la fermeture de voie : «Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt» (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : Voie de Sarreguemines à Hanweiler fermée)</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Hanweiler avise l'agent d'entretien de DB InfraGO de l'accord pour les travaux.</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines donne son accord à l'agent d'entretien SNCF R pour les travaux</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>A la fin des travaux, l'agent d'entretien de DB InfraGO renseigne verbalement l'AC de Hanweiler.</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>A la fin des travaux, l'agent d'entretien SNCF R renseigne l'AC de Sarreguemines.</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Hanweiler avise, par dépêche, l'AC de Sarreguemines de la fin des travaux. «Arbeiten Gleis Hanweiler-Sarreguemines beendet» (Travaux voie Hanweiler-Sarreguemines terminés.)</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines avise, par dépêche, l'AC de Hanweiler de la fin des travaux. «Arbeiten Gleis Hanweiler-Sarreguemines beendet.» (Travaux voie Hanweiler-Sarreguemines terminés.)</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines lève la fermeture de voie (selon article 5.6): «Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.» (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : fermeture de voie de Sarreguemines à Hanweiler levée.) Les AC lèvent les mesures de protection.</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines lève la fermeture de voie (selon article 5.6): «Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.» (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : fermeture de voie de Sarreguemines à Hanweiler levée.) Les AC lèvent les mesures de protection.</p>

8.3. Travaux sur le territoire français

L'AC de Sarreguemines est seul autorisé pour la réalisation des mesures de sécurité (fermeture de voie) pour les travaux sur le territoire français.

L'AC de Sarreguemines est seul autorisé à accorder les travaux à réaliser sur le territoire français.

<p>Travaux exécutés par les agents de SNCF R ou par les agents de DB InfraGO accompagnés par un agent de SNCF R.</p>	<p>Travaux exécutés par les agents de DB InfraGO, exceptionnellement sans être accompagnés par un agent de SNCF R.</p>
<p>Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de SNCF R s'adresse à l'AC de Sarreguemines et présente une Demande de Fermeture de Voie (DFV).</p>	<p>Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de DB InfraGO s'adresse à l'AC de Hanweiler.</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines prend les mesures de protection nécessaires et se consulte avec l'AC de Hanweiler pour la fermeture de voie selon l'article 5.6.</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Hanweiler demande l'accord de l'AC de Sarreguemines et se consulte avec celui-ci pour la fermeture de voie (selon l'article 5.6).</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Hanweiler prend les mesures de protection nécessaires et transmet ensuite son accord pour la fermeture de voie à l'AC de Sarreguemines.</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines prend les mesures de protection nécessaires et avise l'AC de Hanweiler de la fermeture de voie : «Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler : Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt.» (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : voie de Sarreguemines à Hanweiler fermée.)</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines avise l'AC de Hanweiler de la fermeture de voie : «Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt.» (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : Voie de Sarreguemines à Hanweiler fermée.)</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Hanweiler prend les mesures de protection nécessaires et donne l'accord à l'agent d'entretien de DB InfraGO pour les travaux.</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines donne son accord à l'agent d'entretien de SNCF R pour les travaux.</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>A la fin des travaux, l'agent d'entretien de DB InfraGO avise l'AC de Hanweiler que les travaux sont terminés.</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>A la fin des travaux, l'agent d'entretien de SNCF R avise l'AC de Sarreguemines que les travaux sont terminés.</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Hanweiler avise, par dépêche, l'AC de Sarreguemines de la fin des travaux. «Arbeiten im Gleis Hanweiler-Sarreguemines beendet.» (Travaux voie Hanweiler-Sarreguemines terminés.)</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines lève la fermeture de voie (selon article 5.6). «Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.» (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : fermeture de la voie de Sarreguemines à Hanweiler levée.) Les AC lèvent les mesures de protection.</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines lève la fermeture de voie (selon article 5.6). «Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.» (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : fermeture de la voie de Sarreguemines à Hanweiler levée.) Les AC lèvent les mesures de protection.</p>

8.4. Circulation à voie fermée pour trains de travaux

Les circulations à voie fermée ne peuvent circuler que de Hanweiler ou Sarreguemines jusqu'à la frontière et retour.

1) Circulation engagée par l'AC de Hanweiler

Dès que la voie Sarreguemines – Hanweiler est fermée, l'AC de Hanweiler peut autoriser des circulations à voie fermée.

L'AC de Hanweiler doit respecter les prescriptions suivantes :

- L'Agent Circulation de Hanweiler effectue la circulation à voie fermée sur le tronçon Hanweiler – frontière étatique selon les prescriptions de la DB.

En cas d'engagement de la zone d'annonce des PN 1 et 2, une consigne travaux commune bilingue précise les mesures à prendre au PN.
- La circulation à voie fermée ne peut être engagée qu'avec l'accord par dépêche de l'AC de Sarreguemines accord par dépêche sous la forme « **Sperrfahrt wird zugelassen** » (Train de travaux autorisé à circuler)
- Toutes les circulations reçoivent un ordre écrit bilingue (annexe 3) n°12 avec l'indication d'observer la marche à vue sans dépasser 30 km/h sur la voie fermée. Grund: Annäherungszeit für BU 1 und 2 (Motif: délai d'approche aux PN 1 et 2).
- Lors du départ de la circulation à voie fermée, le signal de sortie ne doit pas être ouvert et le signal de remplacement ne doit pas être utilisé.
L'immobilisation et la protection de l'itinéraire doivent être assurées par verrouillage du parcours et verrouillage individuel des aiguilles et installation de protection latérales.
- Les circulations à voie fermée n'ont pas à être annoncées à l'AC de Sarreguemines et leur fin n'est pas communiquée à l'AC de Sarreguemines.
- Par l'annonce de la fin des travaux selon l'article 8.2, l'AC de Hanweiler confirme à l'AC de Sarreguemines que toutes les circulations à voie fermée sont terminées.
- Lorsqu'après la fin de toutes les circulations à voie fermée, les installations de block à Hanweiler sont en dérangement, les mesures prévues à l'article 59.1 doivent être appliquées.

2) Circulation engagée par l'AC de Sarreguemines

Dès qu'il a fermé la voie Sarreguemines – Hanweiler, l'AC de Sarreguemines peut autoriser des circulations à voie fermée.

L'AC de Sarreguemines doit respecter les prescriptions suivantes :

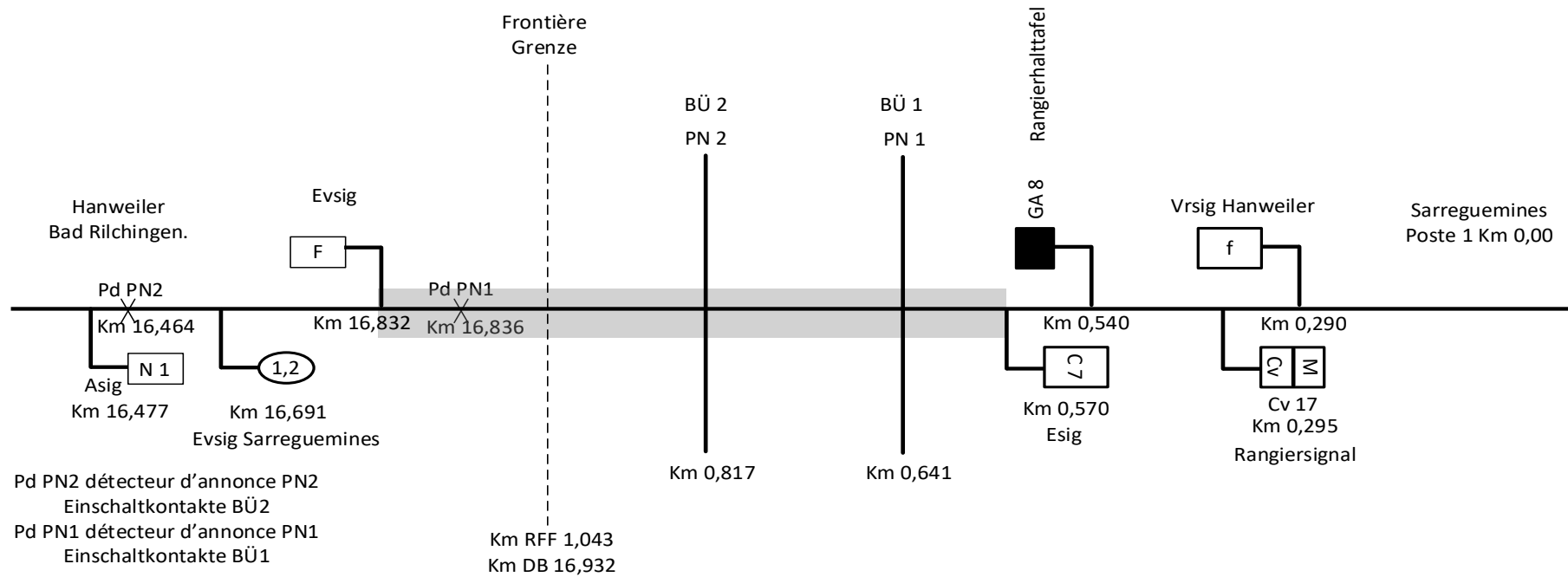
- L'AC de Sarreguemines effectue les circulations à voie fermée sur le tronçon Sarreguemines – frontière étatique selon les prescriptions de SNCF Réseau.
- Les circulations à voie fermée ne sont pas annoncées à l'AC de Hanweiler et leur fin n'est pas communiquée à l'AC de Hanweiler.

Par l'annonce de la fin des travaux sur la voie Sarreguemines - Hanweiler selon l'article 8.3, l'AC de Sarreguemines confirme à l'AC de Hanweiler que toutes les circulations à voie fermée sont terminées.

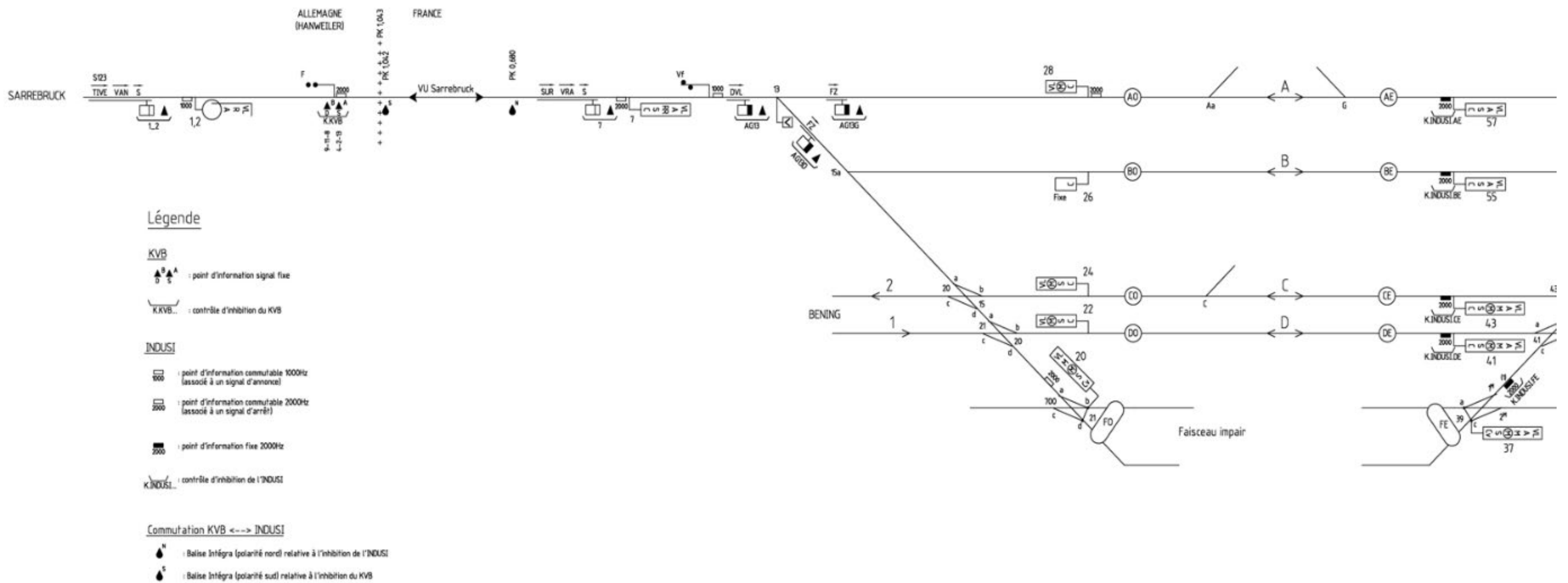
Anlage 1 Übersichtsplan über die Grenzstrecke

Annexe 1 Plan de la section frontière

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



Anlage 2 Plan der KVB/PZB-Balisen / Annexe 2 Schema d'implantation des balises KVB/PZB



Anlage 3a Befehl der DB
(deutsch/französisch)

Annexe 3a 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
 D. Standort des Anweisenden Localisation de l'émetteur

1. Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal Autorisation de franchir un EOA / Signal
 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
 ist vom Fahren auf Sicht befreit und et
 x.25 est dispensé de marcher à vue
 Zusätzliche Instructions complémentaires
 x.95 Anweisungen

2. Weiterfahren nach Vorbeifahrt Autorisation de circuler après un TR/un franchissement de signal
 darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrerlaubnis empfangen wurde
 2.10 Si aucune MA n'est reçue, est autorisé à poursuivre en mode SR
 marcher à vue
 Zusätzliche Instructions complémentaires
 x.95 Anweisungen

3. Verbleiben im Stillstand Obligation de rester à l'arrêt
 Verbleiben im Stillstand "Fahrt beenden" durchführen
 3.10 Rester à l'arrêt 3.15 Exécuter la fin de mission
 Vorhandene ETCS-Fahrerlaubnis löschen
 3.20 Supprimer la MA disponible

4. Widerruf eines Befehls Annulation d'une instruction
 Befehl Instruction
 4.10 opérationnelle
 wird widerrufen
 4.11 eindeutige Kennung Identification unique
 est annulée

5. Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung Obligation de circuler à vitesse limitée
 Geschwindigkeitsbeschränkung
 x.41 Circular à une vitesse maximale de x.42.1 km/h
 und et
 zwischen/in Entre / à
 von de x.47.1 km / x.47.2 Signal bis à x.48.1 km / x.48.2 Signal
 x.44 Zugmeldestelle Localisation
 Zusätzliche Instructions complémentaires
 x.95 Anweisungen

6. Fahren auf Sicht Marcher à vue
 Fahren auf Sicht (und et) Geschwindigkeitsbeschränkung
 6.40 Marcher à vue x.41 Circular à une vitesse maximale de
 x.42.1 km/h
 und et
 zwischen/in x.43 Zugmeldestelle Localisation
 Entre / à
 von/de x.47.1 km / x.47.2 Signal bis à x.48.1 km / x.48.2 Signal
 x.44 Zugmeldestelle Localisation
 Strecke aus folgendem Grund prüfen
 x.90 Vérifier le parcours pour la raison
 x.91 [Freitext texte libre] x.92 [Freitext texte libre]
 Ergebnis melden an
 Präsentier ses conclusions à
 Zusätzliche Instructions complémentaires
 x.95 Anweisungen
 x.96 [Freitext texte libre]

7. Starten in SR Autorisation de se remettre en marche après préparation d'un mouvement
 darf in SR starten Est autorisé à
 7.10 circuler en SR
 ist vom Fahren auf Sicht befreit
 x.25 Est dispensé de marcher à vue

8. BÜ sichern Sécurisation d'un PN
 muss halten vor BÜ zwischen/in
 8.50 S'arrêter avant le PN entre / à
 x.43 Zugmeldestelle Localisation
 in à 8.51.1 km und et 8.52.1 km und et
 8.53.1 km
 und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist
 est autorisé à poursuivre la marche lorsque le/s PN
 est / sont sécurisé/s

9. Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung Obligation de circuler avec des restrictions d'alimentation électrique
 eingeschränkte Fahrstromversorgung zwischen/in
 9.40 Restrictions d'alimentation électrique entre / à
 x.43 Zugmeldestelle Localisation
 und et
 von bis
 de x.47.1 km / x.47.2 Signal à x.48.1 km / x.48.2 Signal
 x.44 Zugmeldestelle Localisation
 Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert
 La limitation de l'alimentation de courant est affichée
 9.67
 ja oui oder ou nein non
 Fahren mit gesenktem Stromabnehmer
 9.70 Circular avec pantographe abaissé
 Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter
 9.75 Circular avec disjoncteur ouvert

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

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

Grund Nr.	Anlass Motif	v in km/h	Grund Nr.	Anlass Motif	v in km/h
10	Gleis kann besetzt sein la voie peut être occupée	a.S.	29	Mängel am Oberbau défaut de la voie	*)
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis Personen dans la voie	a.S.	30	Verdacht auf Oberleitungsschaden (auch im benachbarten Gleis) Présumption d'avarie caténaire (également sur la voie voisine)	a.S.
12	Fahrzeuge im Gleis Voies occupées par des véhicules	a.S.	31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdsturz, Sturmschäden etc) Présumption d'avarie due aux intempéries (glissement de terrain, etc.)	a.S.
13	Wiederherstellung von Fahrwegen Réparation des voies	a.S.	32	Verdacht auf Überfüllung im Tunnel Présumption possible de débordement du tunnel	a.S.
14	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbar Gleis oder besonders kurze Stumpfgleise Occupation partielle d'un voie avec un espace réduit de longueur réduite, une voie en impasse	30	33	PfB-Streckensicherung gestört Equipment PFB au sol en dérangéement	50
15	Kein Durchrutschweg pas de distance de glissement	20	34	Wischen auf Abzweig von Signalen Essai de contact au signal en dérangement	50
16	Auf der Strecke ruht die Arbeit Ligne fermée à la circulation	30	35	Wische mit HW 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Aiguille immobilisée manuellement sans cadenasage	5
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit Ligne fermée à la circulation	50	36	Halbbrückenanlage / Fußbremseanlage gestört DBC / Défecteur de frein(s) avarié(s) en dérangéement	200
18	?	40	37	Wamen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Information des voyageurs à quel impossible	*)
19	BU nicht ausreichend gesichert PN insuffisamment sécurisé	20	38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Voyageurs non informés du changement de quai	a.S.
20	Sperren nicht von Et u. Schwen befreit autres verrouillages et serrages	30	39	Experte für Lu-Strömung gabart nicht für transport exceptionnel	10
21	Bauarbeiten Travaux	*)	40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schneelagerung Limitation de la voie insuffisance pour véhicules lourds	*)
22	Unbefahrbar beide in ganz G partie de voie fermée impraticable	a.S.	41	Spitzensignal unvollständig signalisation d'avant incomplète	40
23	Zustand nach Bauarbeiten	a.S.	42	Windwarnung aus de vents forts	80
24	Etat de l'infrastructure après travaux	*)	43	Schwenneinbrechzeit zone de passage sur l'ère	140
25	Anstellige nicht besetzt personnel du chantier non avai	a.S.			
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der Lu Vitesse inférieure à celle de la Lu*	*)			
27	Beschäftigte im gesperrten Gleis Agents présents dans la voie fermée	20			
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau Présumption de défaut de la voie	a.S.			

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 enter 21.13 circuler
 einfahren [oder] weiterfahren

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 bis Grenze D/F / frontière D/F
23.10 circule sur le "Gegengleis" 23.11 Zugmeldestelle Localisation 23.12 Zugmeldestelle Localisation

24 Zurückkehrende Fahrten Retour en arrière
24.10 fährt [oder] schiebt nach von in Richtung
24.11 circule [ou] 24.12 pousse en de 24.13 Zugmeldestelle Localisation
direction bis und kehrt zurück
24.14 Zugmeldestelle Localisation 24.15 km / 24.16 Signal et revient
24.20 Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis
24.20 Aller sur le "Regelgleis", retour sur le "Gegengleis" 24.30 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 wählen muss ETCS-Betriebsart wählen
28.10 doit sélectionner 28.20 doit sélectionner 28.21 ETCS-Betriebsart Mode

29 Weiterfahrtsignalgeführt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h
Poursuivre la marche en respectant la signalisation au sol / sans dépasser 40 km/h
29.10 darf signalgeführt weiterfahren est autorisé à poursuivre la marche en respectant la signalisation au sol
29.10 //
29.20 //
29.30 //

30 //

31 //

32 //

33 //

34 //

95 Zusätzliche Anweisungen Instructions complémentaires

95.10 //

95.20 muss bei Annäherung an den BU Signal Zp 1 geben und BU 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 95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle Localisation 95.53 ständig wirksam 95.54 unwirksam
Balise PZB en/am constamment active inactive

muss folgende Anweisungen beachten doit respecter les instructions suivantes
95.95

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 Réseau

Annexe 3b IN (bilingue) de SNCF Réseau

IN C block automatique SNCF Réseau (Befehl C Selbstblock SNCF)

Instruction Nationale 37 Nationaler Befehl 37 ¶	
Ordre CBA – C Block Automatique ¶	
<p>¶ _____</p> <p>A N° du train / N° de composition de manœuvre ¶ Zugnummer / Nummer der Rangierabteilung ¶</p> <p>¶ _____</p> <p>C Localisation du train / de la composition de manœuvre ¶ Position des Zuges / Position der Rangierabteilung ¶</p>	<p>¶ _____</p> <p>B Date / Datum ¶</p> <p>¶ _____</p> <p>D Localisation de l'émetteur / Standort des Anweisenden ¶</p>
<p><input type="checkbox"/> 37.10¶ Émission tournée: Am „Halt zeigenden“ vorbeifahren: ¶</p> <p><input type="checkbox"/> Le signal carré / Das „Signal Carré“ ¶ 37.11¶</p> <p>[ou] / [oder] ¶</p> <p><input type="checkbox"/> Le guidon d'arrêt / Der „Guidon d'arrêt“ ¶ 37.14¶</p> <p>[ou] / [oder] ¶</p> <p><input type="checkbox"/> Le TLC à damier / Das „TLC à damier“ ¶ 37.16¶</p> <p><input type="checkbox"/> 37.13¶ Le signal carré repéré par l'Agent Circulation (1) ¶ Das vom „Agent-Circulation“ angegebene „Signal Carré“ ¶</p> <p><input type="checkbox"/> 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 ¶</p>	
<p>¶ _____</p> <p>Y Heure / Uhrzeit ¶</p>	<p>¶ _____</p> <p>Z Identification unique / Eindeutige Kennung ¶</p>
<p>Mode d'emploi / Ausfüllanleitung: ¶</p> <ul style="list-style-type: none"> → Cocher la case correspondante pour valider les instructions nécessaires / Zutreffende Kästchen einzeichnen <input checked="" type="checkbox"/> ¶ → Dans les champs validés, compléter l'information sur les pointillés / In zutreffenden Feldern die Angaben auf den gepunkteten Linien eintragen ¶ → En cas de doute, cocher toutes les options pertinentes, comme suit / Bei mehreren Optionen, die nicht zutreffenden Optionen wie folgt auswählen ¶ → Pour l'identification unique, commencer par : Radio Radio ; Téléphone Téléphone ; Digital Digital et Manuelle Manuelle ¶ Für die eindeutige Kennung beginnen mit: Zugfunk Zugfunk ; Telefon Telefon ; Digital Digital oder Mündliche Übergabe Mündliche Übergabe ¶ 	
<p>(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 ¶ sich nicht zum Signal begeben hat, um es zu erkennen, und seine Nummer vom „Agent-Circulation“ angegeben wurde. ¶</p>	

Anlage 4 Vordruck „Anforderung von Hilfe“ (zweisprachig) Annexe 4 Demande de secours (bilingue)

Bulletin de communication à l'initiative du conducteur
Mitteilungsblatt, verwendet von einem Tf, um Aufträge oder Meldungen mitzuteilen.

BC 57 DSEC

Demande de SECours / Hilfeanforderung

Condition d'utilisation / Verwendungsbedingung:

Demander le secours lors d'une impossibilité d'acheminer tout ou partie de son train, pour une cause quelconque (matériel, voie, ...).

Um Hilfe anzufordern, wenn der Zug / Zugteil aus irgendeinem Grund (fahrzeugseitig, Gleis, ...) liegen bleibt.

Remarques / Hinweise

Compléter le champ 57.22.1 ou le champ 57.122.1 en indiquant le point kilométrique correspond à la **tête de train** ou de la seconde partie.

Das Feld 57.22.1 oder das Feld 57.122.1 mit dem Kilometerpunkt, welcher der **Zugspitze** oder Spitze des 2. Zugteils entspricht, ausfüllen.

Utiliser le formulaire **REMA (BC 58)** en cas de demande d'annulation de demande de secours.

Zur Aufhebung der Hilfeanforderung wird das Formular **REMA (BC 58)** verwendet.

Demande DSEC

Bulletin de communication 57
Mitteilungsblatt 57

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

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

D1 Localisation du destinataire / Standort des Empfängers

Engin moteur / Triebfahrzeug **Véhicules / Wagen,** **Tonnes / Tonnen,** **Longueur / Länge**
57.10 57.11.1 Numéro / Nummer 57.12.1 Numéro / Anzahl 57.13.1 Nombre / Anzahl 57.14.1 Mètres / Meter

Marchandises dangereuses / Gefahrgüter 57.15

En détresse sur la voie **Au Km / Km**
57.20 57.21.1 Numéro / Nummer 57.22.1 Km

Entre les gares de **et de / und**
57.31 57.32.1 Nom / Name 57.33.1 Nom / Name

Arrêté au signal / repère
57.34 57.34.1 Numéro / Nummer

Entre les postes de **et de / und**
57.36 57.37.1 Nom / Name 57.38.1 Nom / Name

A contre sens / auf dem Gegengleis **A contre voie / im „contre voie“**
57.41 57.42

Je demande le secours pour
57.45 Ich fordere Hilfe an, wegen

Motif / Grund
57.60 57.61.1 (texte libre) / (Freitext)

Circonstances particulières
57.62 Besondere Verhältnisse 57.63.1 (texte libre) / (Freitext)

Retour en arrière nécessaire, **Wagon de secours nécessaire,** **Grue de relevage nécessaire,**
57.64 Zurücksetzen erforderlich, 57.65 Hilfszug erforderlich, 57.66 Kranwagen erforderlich,

Autres moyens
57.67 Sonstige Hilfsmittel 57.68.1 (texte libre) / (Freitext)

Je donne l'assurance que je ne me remettrai pas en marche de moi-même
57.79 Ich versichere, dass ich den Zug nicht von mir selbst aus bewegen werde

OU / ODER

Deuxième partie de train **Véhicules, / Wagen,** **Tonnes / Tonnen,** **Longueur / Länge**
57.110 57.111.1 Numéro / Nummer 57.112.1 Numéro / Anzahl 57.113.1 Nombre / Anzahl 57.114.1 Mètres / Meter

Marchandises dangereuses / Gefahrgüter 57.115

En détresse sur la voie **au km / Km**
57.120 57.121.1 Numéro / Nummer 57.122.1 Km

Entre les gares de **et de / und**
57.131 57.132.1 Nom / Name 57.133.1 Nom / Name

Arrêté au signal / repère
57.134 57.134.1 Numéro / Nummer

Entre les postes de **et de / und**
57.136 57.137.1 Nom / Name 57.138.1 Nom / Name

A contre sens / auf dem Gegengleis **A contre voie / im „contre voie“**
57.141 57.142

Je demande le secours pour
57.145 Ich fordere Hilfe an, wegen

Motif / Grund
57.160 57.161.1 (texte libre) / (Freitext)

Circonstances particulières
57.162 Besondere Verhältnisse 57.163.1 (texte libre) / (Freitext)

Retour en arrière nécessaire, **Wagon de secours nécessaire,** **Grue de relevage nécessaire,**
57.164 Zurücksetzen erforderlich, 57.165 Hilfszug erforderlich, 57.166 Kranwagen erforderlich,

Autres moyens
57.167 Sonstige Hilfsmittel 57.168.1 (texte libre) / (Freitext)

E Date / Datum **F** Heure / Uhrzeit

- Mode d'emploi / Ausfüllanleitung :**
- Cocher la case correspondante pour valider les instructions nécessaires / Zutreffende Kästchen wie folgt ankreuzen :
 - 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 : R+n°=Radio ; T+n°= Téléphone, D+n°= Digital et M+signature = remise Manuelle
Für die eindeutige Kennung mit, R+n°=Zugfunk; T+n°= Telefon, D+n°= Digital oder M+Unterschrift = Persönliche Übergabe

Bulletin de communication à l'initiative du conducteur
Mitteilungsblatt, verwendet von einem Tf, um Aufträge oder Meldungen mitzuteilen.

BC 58 REMA

*Annulation de la demande de secours - Demande d'autorisation de **RE**mise en marche -
Autorisation de remise en **MA**rche/ Aufhebung der Hilfeanforderung, Antrag auf Erlaubnis zur
Wiederaufnahme der Fahrt, Erlaubnis zur Wiederaufnahme der Fahrt*

Condition d'utilisation / Verwendungsbedingung:

Demander l'annulation de sa demande de secours et pour demander, puis éventuellement obtenir, l'autorisation de se remettre en marche.

Die Aufhebung seiner Hilfeanforderung beantragen und eventuell, die Erlaubnis zur Wiederaufnahme der Fahrt erhalten.

Ce formulaire est exclusivement réservé à la procédure d'annulation d'une demande de secours.

Dieses Formular ist ausschließlich zum Aufheben einer Hilfeanforderung vorgesehen.

Cette procédure doit obligatoirement être complétée avant la remise en marche.

Dieses Verfahren muss zwingend vor der Wiederaufnahme der Fahrt ausgefüllt werden.

Demande REMA

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

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

D1 Localisation du destinataire / Standort des Empfängers

58.10

J'annule ma demande de secours transmise le
Ich annulliere meine übermittelte Hilfeanforderung, am

58.11.1 date / Datum

à / um
58.12.1 heure / Uhrzeit

58.15

ET je demande l'autorisation de me remettre en marche
UND Ich beantrage die Erlaubnis zur Wiederaufnahme der Fahrt.

E Date / Datum

F Heure / Uhrzeit

NOTIFICATION REMA / BESTÄTIGUNG REMA

58.20

Autorisation est donnée au conducteur du train
Erlaubnis, wird dem Triebfahrzeugführer des Zuges

58.21.1 Numéro / Nummer

situé au / am
58.22.1 Km / 58.22.2 Signal / 58.22.3 Repère

sur la voie / Gleis
58.23.1 Numéro / Nummer

de se remettre en marche
die Fahrt wieder aufzunehmen

D2 Localisation de l'émetteur / Standort des Anweisenden

B2 Date / Datum

Y2 Heure / Uhrzeit

Z Identification unique / Eindeutige Kennung

Mode d'emploi / Ausfüllanleitung :

- Cocher la case correspondante pour valider les instructions nécessaires / Zutreffende Kästchen wie folgt ankreuzen :
- 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 : R+n°=Radio ; T+n°= Téléphone, D+n°= Digital et M+signature = remise Manuelle
Für die eindeutige Kennung mit, R+n°=Zugfunk; T+n°= Telefon, D+n°= Digital oder M+Unterschrift = Persönliche Übergabe

Anlage 5

Annexe 5

bleibt frei / réservé

Anlage 6/Annexe 6 GSM-R

Règles d'utilisation du GSM-R D par l'AC du Poste 1 de Sarreguemines.	Nutzungsbestimmungen von GSM-R D durch den Fdl Poste 1 Sarreguemines
<p>Article 1 : Généralités L'AC de Sarreguemines dispose d'un Poste GSM-R D. L'appareil est utilisable par l'AC pour:</p> <ul style="list-style-type: none"> - toutes les communications échangées avec l'AC de Hanweiler - communiquer avec les trains sur la partie allemande de la section frontière en cas de danger pour transmettre un message d'alerte. <p>L'appareil permet également à l'AC du Poste 1 de Sarreguemines de recevoir un appel d'urgence déclenché sur le réseau GSM-R D.</p>	<p>Abschnitt 1: Allgemeines Der Fdl Sarreguemines verfügt über ein GSM-R D-Gerät. Das Gerät kann vom Fdl genutzt werden für:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die gesamte Kommunikation mit dem Fdl Hanweiler - die Verständigung mit den Zügen auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke im Gefahrenfall zur Abgabe eines Nothaltauftrages. <p>Das Gerät dient außerdem der Unterrichtung des Fdl Sarreguemines Poste 1 über einen ausgelösten Notruf im Netz GSM-R D.</p>
<p>Article 2 : Messages d'alerte en cas de danger En cas de danger sur la section frontière, l'alerte doit être donnée immédiatement par radio (GSM-R D) sous la forme suivante :</p> <p><i>„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Sarreguemines und Hanweiler sofort anhalten. Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Sarreguemines und Hanweiler sofort anhalten! Hier Fahrdienstleiter Sarreguemines Poste 1.“</i></p> <p>[Traduction pour information : « Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Sarreguemines et Hanweiler. Je répète: Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Sarreguemines et Hanweiler ! Ici AC Sarreguemines Poste 1.»]</p> <p>ou lorsque le danger n'impose l'arrêt que d'un seul train :</p> <p><i>„Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten. Ich wiederhole: Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten! Hier Fahrdienstleiter Sarreguemines Poste 1. “</i></p> <p>[Traduction pour information : « Danger, arrêt immédiat du train n° Je répète: Danger, arrêt immédiat du train n° ! Ici AC de Sarreguemines Poste 1. »]</p> <p>Si nécessaire, le message d'alerte peut être complété par une demande de coupure d'urgence sous la forme suivante.</p>	<p>Abschnitt 2: Nothaltauftrag bei Betriebsgefahr Bei einer Betriebsgefahr auf der Grenzstrecke ist sofort ein Nothaltauftrag über Zugfunk (GSM-R D) mit folgendem Wortlaut zu geben:</p> <p>oder wenn nur ein Zug angehalten werden soll:</p> <p>Wenn es notwendig ist, kann der Nothaltauftrag um eine Aufforderung zur Ausschaltung der Oberleitung mit folgendem Wortlaut ergänzt werden:</p> <p><i>„...und Oberleitung auf der Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler ausschalten.“</i></p>

[Traduction pour information :

« ...et coupure d'urgence sur la section frontière Sarreguemines – Saarbrücken. »]

Dès perception d'une alerte, l'AC de Sarreguemines Poste 1 prend immédiatement les mesures prévues par sa réglementation pour arrêter et retenir les circulations.

L'AC qui constate ou est avisé de la disparition du motif qui a justifié l'alerte radio

- avise l'autre AC « **Fdl ... an Fdl ... : Regelbetrieb kann wieder aufgenommen werden.** » (AC ... à AC ... : Pouvez reprendre circulation normale)
- autorise ensuite la reprise de la circulation des trains sur son propre réseau

Bei Eingang eines Nothaltauftrages trifft der Fdl Poste 1 Sarreguemines die notwendigen Maßnahmen entsprechend der für ihn gültigen Vorschriften, um Fahrten anzuhalten und zurück zu halten.

Der Fdl, der den Wegfall des Grundes für den Nothaltauftrag festgestellt oder mitgeteilt bekommen hat,

- verständigt den anderen Fdl mit folgendem Wortlaut: „**Fdl ... an Fdl ...: Regelbetrieb kann wieder aufgenommen werden.**“
- nimmt den Betrieb auf seinem Netz wieder auf.

Article 3: Dé rangement de l'appareil GSM-R

En cas de dérangement, l'AC du Poste 1 n'a pas de mesure de sécurité particulière à prendre jusqu'au remplacement du poste ou de la carte SIM allemande. L'AC doit aviser le service technique de la SNCF (ASTI : Tél. 9113).

Après intervention de l'ASTI, s'il s'avère que le dysfonctionnement provient d'une défaillance de la carte SIM, l'AC doit aviser le responsable GSM-R: DB InfraGO, responsable régional d'exploitation à Sarrebruck, Téléphone +49 (0)681 308-3650, IRTN/Basa 0049 (9)56-3650 pour provoquer le remplacement de la carte SIM.

Abschnitt 3: Störung des GSM-R-Geräts

Bei einer Störung sind bis zum Ersatz des Geräts oder der deutschen SIM-Karte keine weiteren Sicherheitsmaßnahmen erforderlich für den Fdl Poste 1. Der Fdl muss den technischen Dienst der SNCF (ASTI) verständigen.

Wenn die Untersuchung durch ASTI ergibt, dass die Funktionsstörung in einem Defekt der SIM-Karte begründet ist, muss der Fdl den GSM-R-Verantwortlichen verständigen: DB InfraGO, Bezirksleiter Betrieb Saarbrücken, Tel. +49 (0)681 308-3650, IRTN/Basa 0049 (9)56-3650, um den Austausch der SIM-Karte anzustoßen.

Article 4: Enregistrement des conversations

Toutes les conversations échangées par GSM-R sont enregistrées sur un support numérique.

En cas d'incident ou d'accident, le SGC peut demander une copie des enregistrements en s'adressant au Bezirksleiter Betrieb (Chef de Circonscription) qui est responsable pour l'AC de Hanweiler : M. SCHNUR, téléphone +49 681 308-3650, courriel: arno.schnur@deutschebahn.com.

Abschnitt 4: Aufzeichnung der Gespräche

Alle Gespräche über GSM-R werden digital bei der DB InfraGO AG aufgezeichnet.

Bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten oder Unfällen kann SGC (frz. OE) eine Kopie der Aufzeichnungen anfordern über den Bezirksleiter Betrieb, der für den Fdl Hanweiler zuständig ist: H. Schnur, Tel. +49 681 308-3650, Mail: arno.schnur@deutschebahn.com.

Article 5 : Notice d'utilisation du GSM-R D

DB InfraGO AG fournit la réglementation locale relative à l'utilisation du GSM-R D. SNCF Réseau établit une notice d'utilisation EIC LORCA IN00013 en langue française à l'usage de l'AC de Sarreguemines Poste 1.

Abschnitt 5: Bedienungsanleitung für GSM-R D

DB InfraGO AG stellt die örtliche Richtlinie für die Nutzung von GSM-R D zur Verfügung. SNCF Infra erstellt eine Bedienungsanleitung EIC LORCA IN00013 in französischer Sprache für den Fdl Sarreguemines Poste 1.

Article 6 : Essai d'appel (d'urgence)

(réf. 481.0205Z01 Article 6 paragraphe 2).

Un essai d'appel (d'urgence) peut être réalisé sans annonce préalable.

Cet essai est matérialisé par la mélodie propre aux appels d'urgence avec une durée d'environ 5 secondes.

Puis l'appel se poursuit sous la forme suivante :

Abschnitt 6: Probedurchsage

(Bezug 481.0205Z01 Abschnitt 6 Absatz 2).

Es kann ohne vorherige Ankündigung eine Probedurchsage ausgelöst werden.

Diese wird durch den Notruf-Signalton mit einer Länge von ca. 5 Sekunden eingeleitet.

Anschließend wird die Durchsage mit folgendem Wortlaut durchgeführt:

„Achtung Probedurchsage! Hier Fahrdienstleiter ..., Triebfahrzeugführer (Zugnummer) bitte Empfang der Durchsage bestätigen.“

[Traduction pour information :

Attention - essai d'appel. Ici AC de ..., conducteur train ... (numéro) confirmez la réception de cet appel, s. v. p.]

En cas de réception d'un tel essai, l'AC du Poste 1 n'a pas de mesures à prendre.

Tous les agents circulation de Sarreguemines Poste 1, qui sont autorisés à transmettre un message d'alerte, doivent essayer une fois par an sous le contrôle du cadre responsable de ces agents. Ainsi le fonctionnement de la liaison d'appel d'urgence est contrôlé (réf. 481.0205Z01 Article 6 paragraphe 1).

Durch den Fdl Poste 1 sind bei Empfang eines solchen Proberufs keine Maßnahmen zu treffen.

Alle Fdl in Sarreguemines Poste 1, die einen Nothaltauftrag abgeben dürfen, müssen dies zum Beherrschen von Gefahrensituationen mindestens einmal jährlich unter Aufsicht der verantwortlichen Führungskraft üben. Damit wird gleichzeitig die Funktionsfähigkeit der Notrufverbindung überprüft (Bezug 481.0205Z01 Abschnitt 6 Absatz 1).

Article 7 : Validité de cette annexe

La présente annexe est applicable dès réception et jusqu'à nouvel avis.

Abschnitt 7: Gültigkeit dieser Anlage

Diese Anlage ist ab sofort gültig bis zur Inkraftsetzung neuer Regelungen.

Anlage 7 Glossar

Annexe 7 Glossaire

Termes RFF	Ausdrücke DB
Agent Circulation (AC)	Fahrdienstleiter (Fdl)
Annonce	Zugmeldung
Autorisation d'incorporation d'un Transport Exceptionnel	Einstellungsgenehmigung für einen aT; erfolgt bei der DB mittels Beförderungsanordnung (Bef-Ano) oder Fahrplananordnung (Fplo)
Avis de Transport Exceptionnel (ATE)	Bza ist eine Abkürzung, mit der bei der DB InfraGO AG die Bearbeitungsnummer für außergewöhnliche Transporte versehen wird. Sie leitet sich ab von den Worten Betrieb, Zugförderung und außergewöhnlich .
Central Sous Station (CSS)	Zentralschaltstelle (Zes)
Centre Opérationnel de Gestion des Opérations (COGC)	Betriebzentrale (BZ)
Conducteur	Triebfahrzeugführer (Tf)
Dispositif d'Attention – Dispositif de Réflexion	Merkhinweis
Document de Référence du Réseau (DRR)	SchienenInfraGO-Benutzungsbedingungen (SNB)
Entreprise Ferroviaire (EF)	EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
Fiche Ligne Avis Signalisation Hebdomadaire (FLASH)	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La)
Gestionnaire d'Infrastructure (GI) Service Gestionnaire des Trafics et des Circulations (SGTC)	EIU (Eisenbahninfrastrukturunternehmen)
Global System for Mobile communication - Railway (GSM-R)	idem – ebenso
Guidon d'Arrêt (GA)	pas d'équivalence – keine Entsprechung
Contrôle de Vitesse par Balise (KVB)	Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)
Limitation Temporaire de Vitesse (LTV)	Langsamfahrstelle (La-Stelle)
Ordre écrit bilingue	Zweisprachiger schriftlicher Befehl
Avis d'arrivée	Rückmeldung
Régime de l'Avis d'Arrivée	Räumungsprüfung auf Zeit
Réseau Ferré de France (RFF)	<frz. SchienenInfraGObetreiber>
Renseignements Techniques (RT)	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)
Signal d'entrée	Einfahrsignal (Esig)
Signal de sortie	Ausfahrsignal (Asig)
Système de Lignes Aériennes de Contact (SLAC) <téléphonie interne DB>	Oberleitungsanlage (Ola) Basa (Bahnselbstanschlußanlage – bahninternes TelefonInfraGO)
Transport Exceptionnel (TE)	außergewöhnlicher Transport (aT)

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Gemeinsame Regelungen der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Forbach - Saarbrücken	302.6206Z01 Seite 1

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

 <p>Direction de la Circulation Ferroviaire EIC Lorraine 14, Viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex</p>		 <p>DB InfraGO AG Regionalbereich Südwest Betrieb Netz Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken</p>
---	--	---

**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 Anlagen- 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

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

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 Schlussignale 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 TRANSPORTS (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:

DB InfraGO AG Region Südwest Betrieb Netz Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken	SNCF Réseau Zone de Production Nord Est Normandie Établissement Infra Circulation Lorraine Champagne Ardenne 14, Viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex
	Direction de la Zone de Production NEN 21, rue d'Alsace F-75010 PARIS

- (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 beigelegt.

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 Umschaltunkte sind in Anlage 2 dargestellt.

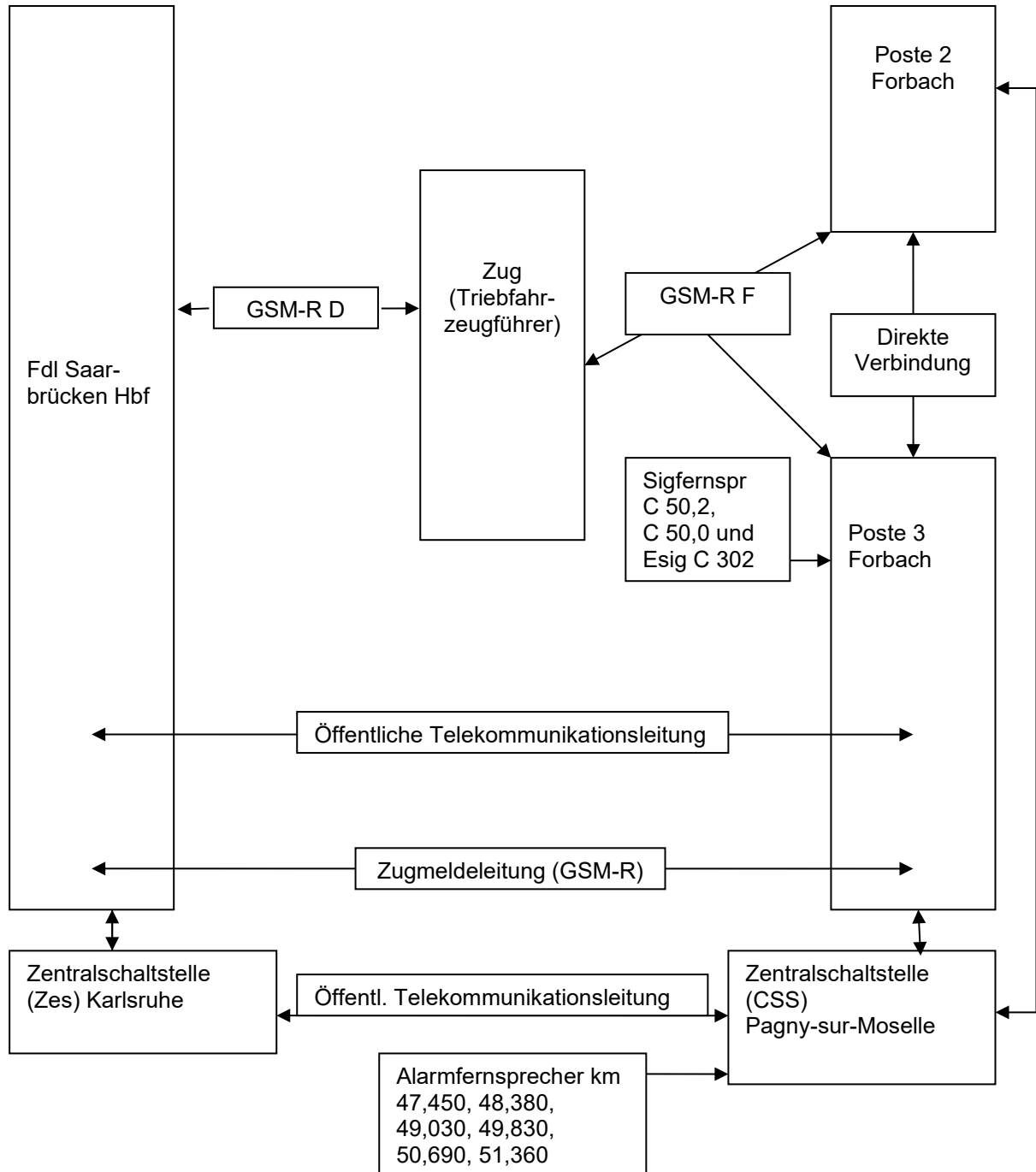
Die Umschaltung der Zugsicherungssysteme für Fahrzeuge, die mit ETCS ausgestattet sind, erfolgt automatisch mit dem Passieren der Eurobalisen, die in Anlage 2 dargestellt sind.

2.4. Kommunikationseinrichtungen

(1) Auf der Grenzstrecke sind folgende Telekommunikationseinrichtungen vorhanden:

Auf deutschem Gebiet

Auf französischem Gebiet



(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-Signaltone mit einer Länge von ca. 5 Sekunden eingeleitet.

Anschließend wird die Durchsage mit folgendem Wortlaut durchgeführt:

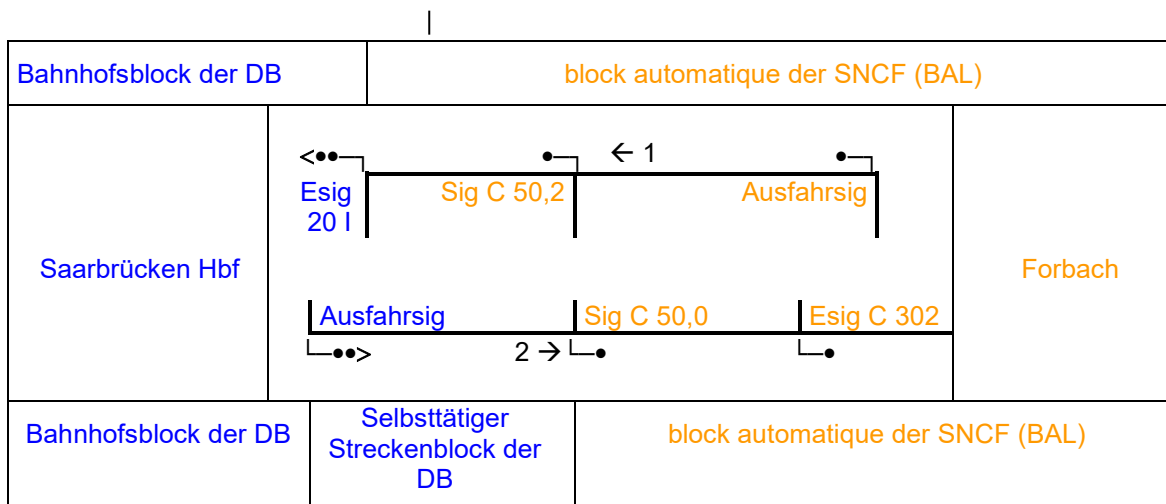
„Achtung Probedurchsage! Hier Fahrdienstleiter ..., Triebfahrzeugführer (Zugnummer) und Fahrdienstleiter ... (Bezeichnung des Nachbar-Fdl) bitte Empfang der Durchsage bestätigen.“

[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 Blocksinal 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 SNCF 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 planmäßig Gleis 1 (Regelgleis)
Züge der Richtung Sarrebrücken Hbf – Forbach befahren planmäßig 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

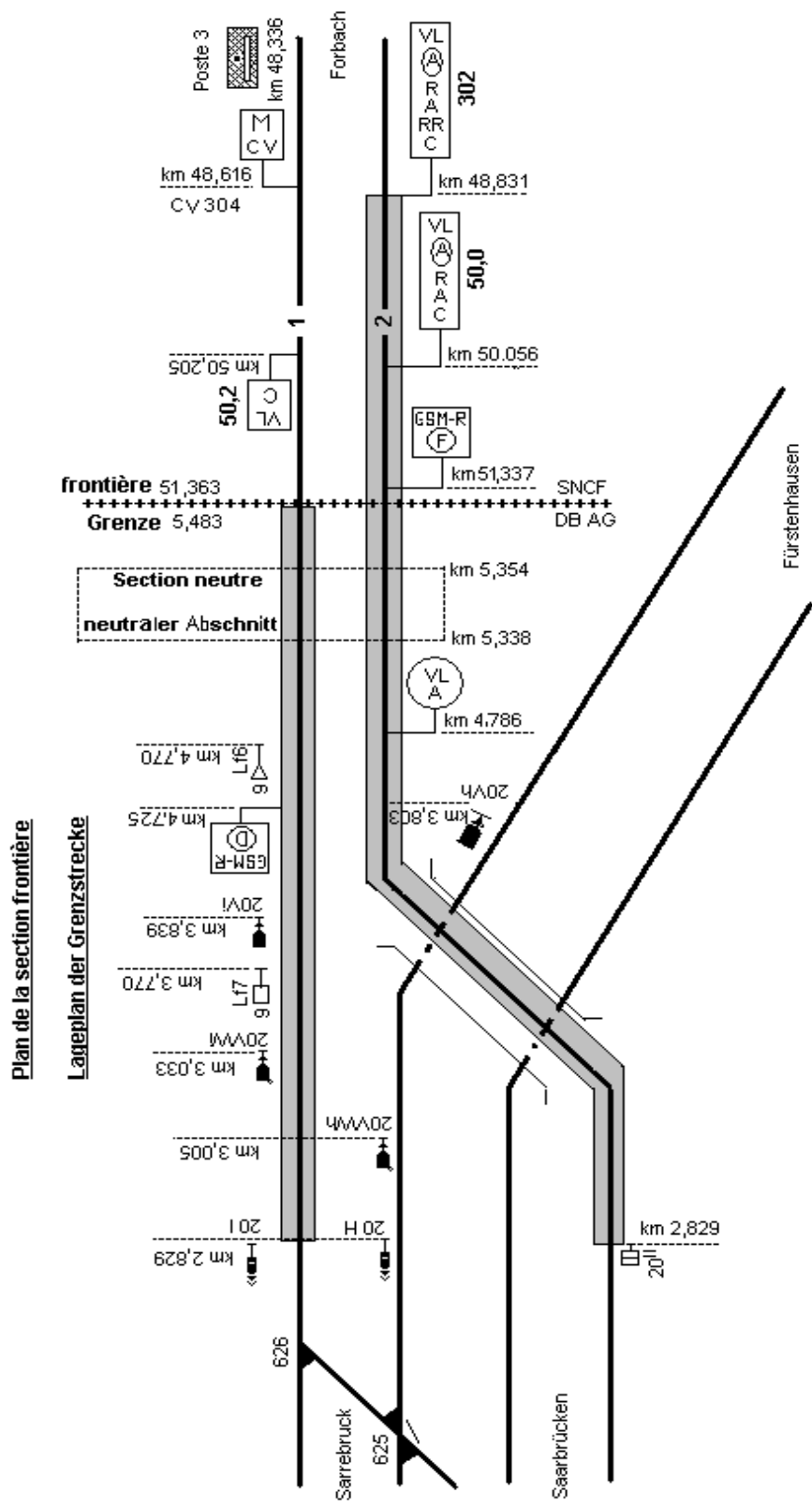
Zugfahrten auf der Grenzstrecke bei ausgeschalteter Oberleitung dürfen nur durchgeführt werden, wenn sichergestellt ist, dass keine Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer mitgeführt werden.

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.

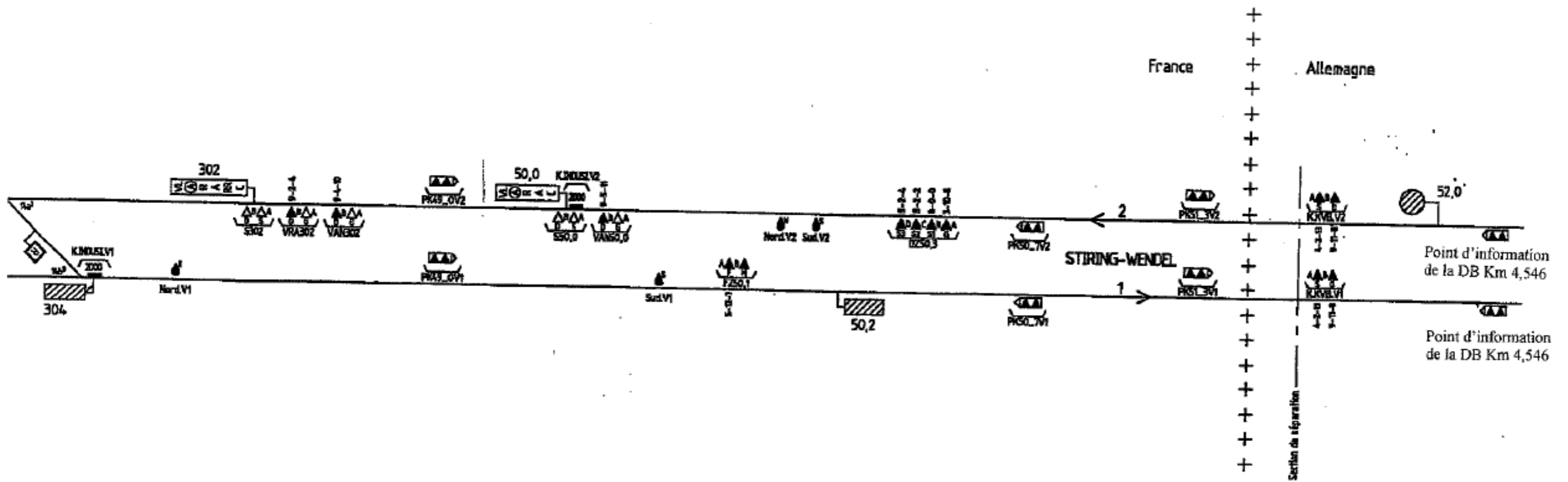
(...)

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

D. Standort des Anweisenden Localisation de l'émetteur

E. Anzahl der Vordrucke Nombre de formulaires

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

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
und darf weiterfahren, wenn BU geschert ist
x.25 est dispensé de marcher à vue
1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle Signal, Poste

Zusätzliche Instructions complémentaires
x.95 Anweisungen

x.96 [Freitext texte libre]

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

darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrerlaubnis empfangen wurde
2.10 Si aucune MA n'est reçue, est autorisé à poursuivre en mode SR
x.25 befreit est dispensé de marcher à vue

Zusätzliche Instructions complémentaires
x.95 Anweisungen

x.96 [Freitext texte libre]

3 Verbleiben im Stillstand Obligation de rester à l'arrêt

Verbleiben im Stillstand
3.10 Rester à l'arrêt 3.15 "Fahrt beenden" durchführen
Vorhandene ETCS-Fahrerlaubnis löschen
3.20 Exécuter la fin de mission 3.20 Supprimer la MA disponible

4 Widerruf eines Befehls Annulation d'une instruction

Befehl Instruction
4.10 opérationnelle wird widerrufen
est annulée

4.11 eindeutige Kennung Identification unique

5 Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung Obligation de circuler à vitesse limitée

Geschwindigkeitsbeschränkung
x.41 Circular à une vitesse maximale de x.42.1 km/h

von de x.47.1 km / x.47.2 Signal bis à x.48.1 km / x.48.2 Signal

x.44 Zugmeldestelle Localisation

Zusätzliche Instructions complémentaires
x.95 Anweisungen

x.96 [Freitext texte libre]

6 Fahren auf Sicht Marcher à vue

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

zwischen/in
Entre / à 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

Strecke aus folgendem Grund prüfen
x.90 Vérifier le passage pour la raison x.91 [Freitext texte libre] x.92 [Freitext texte libre]

Zusätzliche Instructions complémentaires
x.95 Anweisungen

x.96 [Freitext texte libre]

7 Starten in SR Autorisation de se remettre en marche après préparation d'un mouvement

darf in SR starten Est autorisé à
7.10 circular en SR 7.20
 ist vom Fahren auf Sicht befreit
x.25 Est dispensé de marcher à vue

7.21 Signal, Zugmeldestelle
Signal, localisation

8 BÜ sichern Sécurisation d'un PN

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

und et
8.51.1 km 8.52.1 km 8.53.1 km
in à und darf weiterfahren, wenn BÜ geschert ist
est autorisé à poursuivre la marche lorsque le/s PN est/ sont sécurisé/s

x.44 Zugmeldestelle Localisation
und et
8.54.1 km 8.55.1 km 8.56.1 km

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

Eingeschränkte Fahrstromversorgung zwischen/in
9.40 Restrictions d'alimentation électrique entre / à x.43 Zugmeldestelle Localisation

und et
9.41 Zugmeldestelle Localisation
Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert
de von x.47.1 km / x.47.2 Signal bis x.48.1 km / x.48.2 Signal
La limitation de l'alimentation de courant est affichée

Fahren mit gesenktem Stromabnehmer
9.70 Circular avec pantographe abaissé
 Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter
9.75 Circular avec disjoncteur ouvert

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

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

Grund/Nr.	Anlass Motif	V in km/h	Grund/Nr.	Anlass Motif	V in km/h
10	Gleis kann besetzt sein la voie peut être occupée	a.S.	29	Mängel am Oberbau défaut de la voie	5
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis Personnes dans la voie	a.S.	30	Verzicht auf Oberleitungsarbeiten (auch im benachbarten Gleis) / Prémédiation d'œuvre caténaire (également sur la voie voisine)	a.S.
12	Fahrweg im Gleis vom Occupé par des véhicules	a.S.	31	Verdrift auf Unwetterschaden (Erdstoch, Sturm Schäden etc) / Prémédiation d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)	a.S.
13	Mittlere Geschwindigkeit unzulässig, Geschwindigkeit exzessiv über zulässige	a.S.	32	Verzicht auf Einregeln im Einsatz / Prémédiation possible de décommander le balais	a.S.
14	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	30	33	PZB-Streckenrichtung gestört / Equipement PZB au sol en dérangement	50
15	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	20	34	Wischen auf der Abzugslinie von Signalen / Essuyer le rail avant le signal	50
16	Kein Durchschwingen bei der Arbeit / Ligne fermée à la circulation	30	35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung geschert / Aiguille immobilisée manuellement sans cadenas	5
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit / Ligne fermée à la circulation	50	36	Halbbaureparaturanlage / Feinbauwerkstatt / Anlage gestört / OBC / Défecteur de frein(s) série(s) en dérangement	200
18	//	40	37	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich / Information des voyageurs à quel impossible)*
19	BU nicht ausreichend geschert PN insufficientement sécurisé	20	38	Reise nicht über Bahnsteigänderung informiert / Voyageurs non informés du changement de quai	a.S.
20	Spurteile nicht von TB u. Schwa befreit autres engins et voyageurs	30	39	Engstelle für Lu-Setzungen gebaut nicht für transports exceptionnels / Arrêt de la circulation en raison de la construction d'un passage à niveau	10
21	//	5	40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schweißarbeiten / Arrêt de la voie insuffisant pour véhicules lourds)*
22	Bauarbeiten Travaux	)*	41	Spitzensignal unvollständig signalisation d'avant incompatible	40
23	Unbereinigte Stelle im grup. Et portion de voie fermée impraticable	a.S.	42	Windwarnung aus de vents forts	80
24	Zustand nach Bauarbeiten / Etat de l'infrastructure après travaux	)*	43	Schweifergaberschritt zone de passage sur l'erne	140
25	Arbeitsstelle nicht barrierefrei / passage non sécurisé	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			
28	Verzicht auf Mängel am Oberbau / Prémédiation de défaut de la voie	25			

a. S. = Auftrag zum Fahren auf Sicht / a.S. = marche à vue
V408.0411V01/408.2411V01
)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben
)* = Klasse limite autorisée variable

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 Entren / Circuler

darf in/auf der einfahren (oder) weiterfahren
 21.10 est autorisé à 21.11 Zugmeldestelle Localisation 21.12 entrer 21.13 circuler

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

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

23 Fahren auf dem Gegengleis Circuler sur le "Gegengleis"

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

24 Zurückkehrende Fahrten Retour en arrière

fährt (oder) schiebt nach von in Richtung
 24.11 circule (ou) 24.12 pousse en de 24.13 Zugmeldestelle Localisation
 24.14 Zugmeldestelle Localisation bis 24.15 km / 24.16 Signal und kehrt zurück
 Hinfahrt auf Regelleis, Rückfahrt auf Gegengleis Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelleis
 24.20 Aller sur le "Regelleis", retour sur le "Gegengleis" 24.30 Aller sur le "Gegengleis", retour sur le "Regelleis"
 24.17 et revient

25 //

95 Zusätzliche Anweisungen Instructions complémentaires

95.10 //
 muss bei Annäherung an den BU Signal Zp 1 geben und BU schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßennitte erreicht hat
 95.20 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 //

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

muss folgende Anweisungen beachten doit respecter les instructions suivantes

26 //

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

muss ETCS-Level wählen muss ETCS-Betriebsart wählen
 28.10 doit sélectionner 28.11 ETCS-Level 28.20 doit sélectionner 28.21 ETCS-Betriebsart Mode

29 Weiterfahrtsignal führt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h

darf signalgeführt weiterfahren est autorisé à poursuivre la marche en respectant la signalisation au sol / sans dépasser 40 km/h
 29.10
 29.20 //
 29.30 //

V Name TI 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	
<p>A N° du train / N° de composition de manœuvre Zugnummer / Nummer der Rangierabteilung</p> <p>C Localisation du train / de la composition de manœuvre Position des Zuges / Position der Rangierabteilung</p>	<p>B Date / Datum</p> <p>D Localisation de l'émetteur / Standort des Anweisenden</p>
<p><input type="checkbox"/> Exemples de signaux</p> <p>38.10 <input type="checkbox"/> Am „Halt zeigenden“ vorbeifahren</p> <p>38.11 <input type="checkbox"/> Le signal carré / Das „Signal Carré“</p> <p>38.12.1 C C oder Cx / Nummer</p> <p>38.13 <input type="checkbox"/> Le signal carré repéré par l'Agent Circulation Das vom „Agent-Circulation“ angegebene „Signal Carré“</p> <p>38.14 <input type="checkbox"/> Le guidon d'arrêt / Der „Guidon d'arrêt“</p> <p>38.15.1 GA GA / Nummer</p> <p>38.16 <input type="checkbox"/> Le TLC à damier / Das „TLC à damier“</p> <p>38.17.1 TLC / numéros / TLC / Nummer</p> <p>38.40 <input type="checkbox"/> Le conducteur doit par ailleurs agir comme s'il rencontrait fermés les signaux ci-après avec le signal carré Der Triebfahrzeugführer muss sich außerdem so verhalten, als würde er am genannten Signal « Carré » eines der entsprechend nachfolgend aufgeführten Signalbilder oder Signalkombinationen angezeigt bekommen.</p> <p>38.96 <input type="checkbox"/> (case libre) / (Frei)</p>	
<p>Y Heure / Uhrzeit</p>	<p>Z Identification unique / Eindeutige Kennung</p>
<p>Mode d'emploi / Ausfüllanleitung :</p> <ul style="list-style-type: none"> • → Cocher la case correspondante pour valider les instructions nécessaires / Zu beachtende Kästchen einkreuzen • → 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, l'option choisie doit être indiquée, les autres non validées comme ci-contre / Bei mehreren Optionen, die nicht zutreffenden Optionen wie folgt angekreuzen • → Pour l'identification unique, commencer par : Radio - Téléphone, Digital et Manuelle - remise Manuelle • → Für die eindeutige Kennung beginnen mit: Zugfunk - Telefon - Digital oder M-Überschrift - Persönliche Übergabe 	
<p>(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.</p> <p>Dieses Kästchen wird, in Anwendung des Dokuments RFN-IG-SE 01 B-00-n°007, angekreuzt, wenn der U sich nicht zum Signal begeben hat, um es zu erkennen, und seine Nummer vom „Agent-Circulation“ angegeben wurde.</p>	

IN C block automatique SNCF (Befehl C Selbstblock SNCF)

Instruction Nationale 37
Nationaler Befehl 37

Ordre CBA – C Block Automatique

<input style="width: 95%;" type="text"/> A N° du train / N° de composition de manœuvre <small>Zugnummer / Nummer der Rangierabteilung</small>	<input style="width: 95%;" type="text"/> B Date / Datum
<input style="width: 95%;" type="text"/> C Localisation du train / de la composition de manœuvre <small>Position des Zuges / Position der Rangierabteilung</small>	<input style="width: 95%;" type="text"/> D Localisation de l'émetteur / Standort des Anweisenden
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p><input type="checkbox"/> 37.10 Équipés par : Am „Halt zeigenden“ vorbeifahren</p> <p><input type="checkbox"/> 37.11 Le signal carré / Das „Signal Carré“ <small>37.12.1 C ou Coder / Nummer</small></p> <p>[ou] / [oder]</p> <p><input type="checkbox"/> 37.14 Le guidon d'arrêt / Der „Guidon d'arrêt“ <small>37.15.1 GA / Nummer</small></p> <p>[ou] / [oder]</p> <p><input type="checkbox"/> 37.16 Le TLC à damier / Das „TLC à damier“ <small>37.17.1 TLC / Nummer</small></p> </div> <div style="width: 45%;"> <p><input type="checkbox"/> 37.13 Le signal carré repéré par l'Agent Circulation Das vom „Agent-Circulation“ angegebene „Signal Carré“</p> </div> </div> <p><input type="checkbox"/> 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</p>	
<input style="width: 95%;" type="text"/> Y Heure / Uhrzeit	<input style="width: 95%;" type="text"/> Z Identification unique / Eindeutige Kennung
<p>Mode d'emploi / Ausfüllanleitung :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cocher la case correspondante pour valider les instructions nécessaires <input checked="" type="checkbox"/> • 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, cocher les options non validées comme <input type="checkbox"/> / Bei mehreren Optionen, die nicht zutreffenden Optionen wie folgt <input type="checkbox"/> • Pour l'identification unique, commencer par : <input type="checkbox"/> Radio ; <input type="checkbox"/> Téléphone ; <input type="checkbox"/> Digital et <input type="checkbox"/> remise Manuelle Für die eindeutige Kennung beginnen mit : <input type="checkbox"/> Zugfunk ; <input type="checkbox"/> Telefon ; <input type="checkbox"/> Digital oder <input type="checkbox"/> M=Unterschrift = Persönliche Übergabe 	
<p>(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.</p> <p>Dieses Kästchen wird, in Anwendung des Dokuments RFN-IG-SE 01 B-00-n°007, angekreuzt, wenn der sich nicht zum Signal begeben hat, um es zu erkennen, und seine Nummer vom „Agent-Circulation“ angegeben wurde.</p>	

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 de Fahrdienstleiters
(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.



Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Regelungen der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Bouzonville - Hemmersdorf	302.6007Z98 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Regelung der örtlichen Besonderheiten haben:

DB InfraGO AG
Region 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 Regelung der örtlichen Besonderheiten

Siehe folgende Seiten

Consigne commune traitant des particularités d'exploitation de la section frontière Bouzonville-Hemmersdorf entre SNCF Réseau et DB InfraGO / Gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Bouzonville-Hemmersdorf zwischen SNCF Réseau et DB InfraGO.

EIC LORCA DC00074 (S0)

Édition du 99-99-9999

Projet de version n° 99 - **Révision** n° 99 du 99-99-9999

Applicable à partir du 14 Décembre 2025

Émetteur : Pôle S EIC LORCA / DB InfraGO Region Südwest



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 Direction de la Zone de Production Nord Est Normandie EIC Lorraine Champagne Ardenne 14, Viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex	(abgekürzt SNCF)
---	------------------

Verteiler Deutschland: Distribution allemande	Verteiler Frankreich: Distribution française	
Zentrale Eisenbahnbetriebsverfahren	SNCF Réseau	DSSR, BTE, PIPR
Region Südwest Eisenbahnbetriebsleiter Fahrplan/Kundenmanagement Koordination Betrieb/Bau BZ Karlsruhe	DSEM	CORINT
Netz Saarbrücken Betrieb Anlagen- und Instandhaltungsmanagement	EIC Lorraine	Pôle Sécurité COGC (2 ex) BHR UOC Nord Gare de Sarreguemines (Poste 1, Dirigeant Circulation)
DB Energie Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im grenzüberschreitenden Verkehr mit der SNCF	Infrapôle Lorraine	Pôle QS
Eisenbahn-Bundesamt (EBA)	Etablissement public de sécurité ferroviaire	EPSF
EVU , die die Strecke befahren	Entreprises ferroviaires :	EF abonnées

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

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

gez. i.V.

Signature

gez. i.A.

Signature

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

Nancy, le

Signatures

Inhaltsverzeichnis / Sommaire

RECTIFICATIFS	2
1. ALLGEMEINES	8
1.1. Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der Regelung der örtlichen Besonderheiten	8
1.2. Inhalt der Regelung der örtlichen Besonderheiten.....	8
1.3. Sprachregelung.....	8
1.4. Änderung von Regelungen.....	9
2. GRUNDSÄTZLICHES UND EINRICHTUNGEN AUF DER GRENZSTRECKE BOUZONVILLE - HEMMERSDORF	8
2.1. Definition der Grenzstrecke	8
Die Grenzstrecke erstreckt sich vom Einfahrsignal C 12 in km 0,371 des	8
Bahnhofs Bouzonville bis zum Einfahrsignal N des Bahnhofs Hemmersdorf in km	8
8,368 (siehe Anlagen 1 und 2).	8
2.2. Betriebsführung auf der Grenzstrecke.....	8
2.3. Überprüfung der Geschwindigkeit, Umschaltung der Zugsicherungssysteme	8
2.4. Fernmeldeverbindungen.....	8
2.5. Sicherung des Zugverkehrs	9
2.6. Bahnübergang (BÜ) Nr. 3 in km 6,967.....	9
2.7. Änderung der Signalisierung.....	11
2.8. Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen.....	11
2.9. Änderung von technischen Einrichtungen	13
3. ZÜGE FAHREN	13
3.1. Fahrpläne.....	13
3.2. Signale an Zügen.....	13
3.3. Außergewöhnliche Sendungen.....	14
3.4. Sonderzüge.....	15
3.5. Ausfall von Zügen.....	15
4. RANGIEREN ÜBER DAS EINFAHR SIGNAL C 12 DES BAHNHOFES BOUZONVILLE HINAUS	16
Rangierfahrten finden innerhalb der Bahnhofsgrenzen statt. Falls ausnahmsweise eine Rangierfahrt über das Signal C12 hinaus durchgeführt werden muss, ist folgende Verfahrensweise anzuwenden: 16	
5. FAHRDIENST AUF DEN BETRIEBSSTELLEN.....	17
5.1. Reihenfolge der Züge.....	17
5.2. Fahrdienstliche Meldungen.....	17
5.3. Durchführung der Zugmeldungen.....	18
5.4. Befehle, Instruction Nationale (IN).....	19
5.5. Gleissperrungen auf der Grenzstrecke bei Unfällen, Betriebsstörungen und Rangieren über C12 Bouzonville	19
5.6. Liegenbleiben von Zügen und Zugteilen	19
5.7. Sperrfahrten für Hilfeleistungen.....	20
5.8. Völlig gestörte Verständigung	20
5.9. Anhalten der Züge bei Gefahr.....	21
5.10. Anfordern von Hilfe	21

5.11.	Gefährliche Ereignisse.....	22
6.	ARBEITEN.....	23
6.1.	Arbeiten an technischen Einrichtungen ohne Gleisperrung	23
6.2.	Sperrungen des Gleises der freien Strecke zur Ausführung von Arbeiten.....	25
6.3.	Sperrfahrten bei Arbeiten.....	26
6.4.	Bleibt frei	26
7.	BILDEN DER ZÜGE - REGELFALL	27
7.1.	Zugbildung.....	27
7.2.	Bleibt frei	27
7.3.	Bremsen – Bremsberechnung – Bremszettel – Wagenliste.....	27
7.4.	Bleibt frei	27
7.5.	Maximal zulässige Geschwindigkeit der Züge	27
8.	BILDEN DER ZÜGE - BESONDERHEITEN	28
8.1.	Fahrzeuge mit niedrigerer Geschwindigkeit	28
8.2.	Beförderung gefährlicher Güter	28
9.	ZUGPERSONAL.....	29
9.1.	Besetzen der Züge mit Zugpersonal.....	29
10.	VERSCHIEDENES.....	29
10.1.	Tunnel.....	29
1.	GÉNÉRALITÉS	30
1.1.	Documents abrogés- Date d’application de la consigne commune.....	30
1.2.	Objet.....	30
1.3.	Langue à employer	30
1.4.	Modifications aux textes réglementaires.....	31
2.	DEFINITIONS-PRINCIPES D’EXPLOITATION ET DESCRIPTION DES INSTALLATIONS DE LA SECTION-FRONTIERE BOUZONVILLE - HEMMERSDORF.....	32
2.1.	Définition de la section frontière.....	32
2.2.	Régime d’exploitation et service de la circulation.....	32
2.3.	Commutation des systèmes de contrôle de vitesse.....	32
2.4.	Liaisons téléphoniques.....	33
2.5.	Cantonement des trains	33
2.6.	Passage à niveau (PN) N° 3 - KM 6,967.....	33
2.7.	Modification de la signalisation permanente	35
2.8.	Installations de limitations temporaires de vitesse.....	35
2.9.	Modifications des installations.....	36
3.	PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS.....	37
3.1.	Horaires des trains.....	37
3.2.	Signalisation d’arrière des trains	37
3.3.	Acheminement des transports exceptionnels	37
3.4.	Trains spéciaux.....	38
3.5.	Suppression de trains.....	39
4.	MANŒUVRES AU-DELA DU SIGNAL D’ENTREE C12 DE BOUZONVILLE	40
5.	CIRCULATION DES TRAINS.....	41
5.1.	Ordre de succession des trains	41
5.2.	Communications entre les AC.....	41

5.3.	Procédure d'annonce des trains.....	41
5.3.1.	Offre - Acceptation.....	41
5.3.2.	Reddition de voie libre.....	42
5.4.	Ordres écrits	42
5.5.	Fermeture de la voie sur la section frontière pour accident, incident ou manœuvres au-delà du C12.....	43
5.6.	Train ou partie de train laissée en pleine voie.....	43
5.7.	Circulation à voie fermée d'un train de secours.....	43
5.8.	Dérangement de l'ensemble des moyens de communication.....	44
5.9.	Arrêt des circulations en cas de danger.....	44
5.10.	Demande de secours.....	45
5.11.	Situations dangereuses.....	45
6.	TRAVAUX.....	47
6.1.	Travaux sur les installations de sécurité ne nécessitant pas de fermeture de voie .	47
6.2.	Fermeture de la voie pour travaux en pleine voie	49
6.3.	Circulation à voie fermée pour travaux.....	50
6.4.	Réservé.....	50
7.	COMPOSITION DES TRAINS. CAS GENERAUX	51
7.1.	Composition des trains.....	51
7.2.	Réservé.....	51
7.3.	Freinage des trains.....	51
7.4.	Réservé.....	51
7.5.	Vitesse limite des trains	51
8.	COMPOSITION DES TRAINS. CAS PARTICULIERS	52
8.1.	Incorporation de véhicules inaptes à la vitesse maximale du train	52
	SENS ALLEMAGNE → FRANCE.....	52
	SENS FRANCE → ALLEMAGNE.....	52
8.2.	Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses	52
9.	PERSONNEL DES TRAINS.....	53
9.1.	Equiperment des trains en personnel.....	53
10.	DIVERS	53
10.1.	Tunnels	53
	ANNEXE 1 / ANLAGE 1 : LAGEPLAN DES BAHNHOF S BOUZONVILLE / PLAN DE LA GARE DE BOUZONVILLE	54
	ANNEXE 2 / ANLAGE 2: LAGEPLAN DES BAHNHOF S HEMMERSDORF / PLAN DE LA GARE DE HEMMERSDORF	57
	ANNEXE 3 A / ANLAGE 3 A: BEFEHL DER DB (DEUTSCH/FRANZÖSISCH) / ORDRE DE LA DB (ALLEMAND/FRANÇAIS).....	59
	ANNEXE 3 B / ANLAGE 3 B IN BILINGUE/ZWEISPRACHIG SNCF RÉSEAU	62
	ANNEXE 4 / ANLAGE 4: FAHRPLAN-MITTEILUNG (DEUTSCH/FRANZÖSISCH) / FICHE DE MARCHÉ (ALLEMAND/FRANÇAIS).....	66
	ANNEXE 5 / ANLAGE 5 : REIHENFOLGE DER ZUGE / TABLEAU DE SUCCESSION DES TRAINS	68
	ANNEXE 6 / ANLAGE 6 : REGISTRE D'ANNONCE DES TRAINS	70
	ANNEXE 7 / ANLAGE 7 : ZUGBILDUNGS- UND BREMSZETTEL (ZWEISPRACHIG) / BULLETIN DE FREINAGE BILINGUE	72

ANNEXE 8 / ANLAGE 8 : STRECKENPLAN / SCHEMA DE LIGNE BOUZONVILLE-HEMMERSDORF 73

ANNEXE 9 / ANLAGE 9 : TUNNELS 75

LOCALISATION / LAGE..... 76

BOUZONVILLE - GUERSTLING 76

LOCALISATION / LAGE..... 77

BOUZONVILLE - GUERSTLING 77

1. Allgemeines

1.1. Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der Regelung der örtlichen Besonderheiten

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die Regelung vom 01.01.2006, zuletzt berichtigt zum 01.09.2019.
Sie tritt am 14.12.2025 in Kraft.

1.2. Inhalt der Regelung der örtlichen Besonderheiten

- (1) Die gemeinsame Regelung bestimmt die örtlichen Besonderheiten auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Bouzonville und Hemmersdorf (Saar) - (nachfolgend Hemmersdorf genannt).
- (2) Die gemeinsame Regelung ergänzt alle Bestimmungen für den Betrieb der Infrastruktur, die auf dem deutschen und französischen Teil der Grenzstrecke Bouzonville und Hemmersdorf gültig sind.
- (3) Lagepläne der Bahnhöfe Bouzonville und Hemmersdorf sind als **Anlage 1 und 2** beigegeben.
- (4) Diese gemeinsame Regelung wurde von DB InfraGO und SNCF Réseau aufgestellt. Alle Änderungen müssen im voraus abgestimmt werden.

1.3. Sprachregelung

Alle den Zugverkehr betreffenden Meldungen und Gespräche zwischen den Fahrdienstleitern (Fdl) sowie zwischen den Fdl und den Zugpersonalen werden in deutscher Sprache geführt.

Gespräche zwischen dem CO2C LORCA und der Betriebszentrale (BZ) Karlsruhe werden in französischer Sprache geführt.

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

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.

1.4. Änderung von Regelungen

- (1) Eine Änderung der gemeinsamen Regelungen muss von DB InfraGO und SNCF Réseau schriftlich vereinbart werden.

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

Postanschriften

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

SNCF Réseau
EIC LORCA
14 viaduc J.F Kennedy
F-54052 NANCY CEDEX

- (2) Bei Änderungen von Bestimmungen vereinbaren die DB InfraGO und die SNCF Réseau die erforderliche Unterrichtung ihrer Mitarbeiter.
- (3) Jede Änderung, die Einfluss auf den Zugverkehr auf dieser Grenzstrecke hat, sind im voraus den Eisenbahnverkehrsunternehmen mitzuteilen.

2. Grundsätzliches und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Bouzonville - Hemmersdorf

2.1. Definition der Grenzstrecke

Die Grenzstrecke erstreckt sich vom Einfahrsignal C 12 in km 0,371 des Bahnhofs Bouzonville bis zum Einfahrsignal N des Bahnhofs Hemmersdorf in km 8,368 (siehe Anlagen 1 und 2).

2.2. Betriebsführung auf der Grenzstrecke

- (1) Die Grenzstrecke Bouzonville – Hemmersdorf ist eingleisig.
- (2) Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke müssen die beiden Stellwerke in Hemmersdorf und Bouzonville mit je einem Fdl besetzt sein.
Das Stellwerk Bouzonville ist planmäßig nicht besetzt und kann bei Bedarf für die Durchführung von Fahrten auf der Grenzstrecke besetzt werden gemäß Document de Référence du Réseau“ [frz. Schienennetz-Nutzungsbedingungen].
Ausnahme: Sollen auf dem deutschen Grenzstreckenabschnitt Sperrfahrten zur Durchführung von Arbeiten verkehren, ist die Anwesenheit des Fdl Bouzonville nicht erforderlich.
- (3) Der Fdl Bouzonville meldet sich beim Fdl Hemmersdorf bei Arbeitsaufnahme und Arbeitsende. Der Fdl Hemmersdorf dokumentiert dies im Zugmeldebuch
- (4) Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragen ihre Trassen bei DB InfraGO mindestens 60 Kalendertage im voraus.

2.3. Überprüfung der Geschwindigkeit, Umschaltung der Zugsicherungssysteme

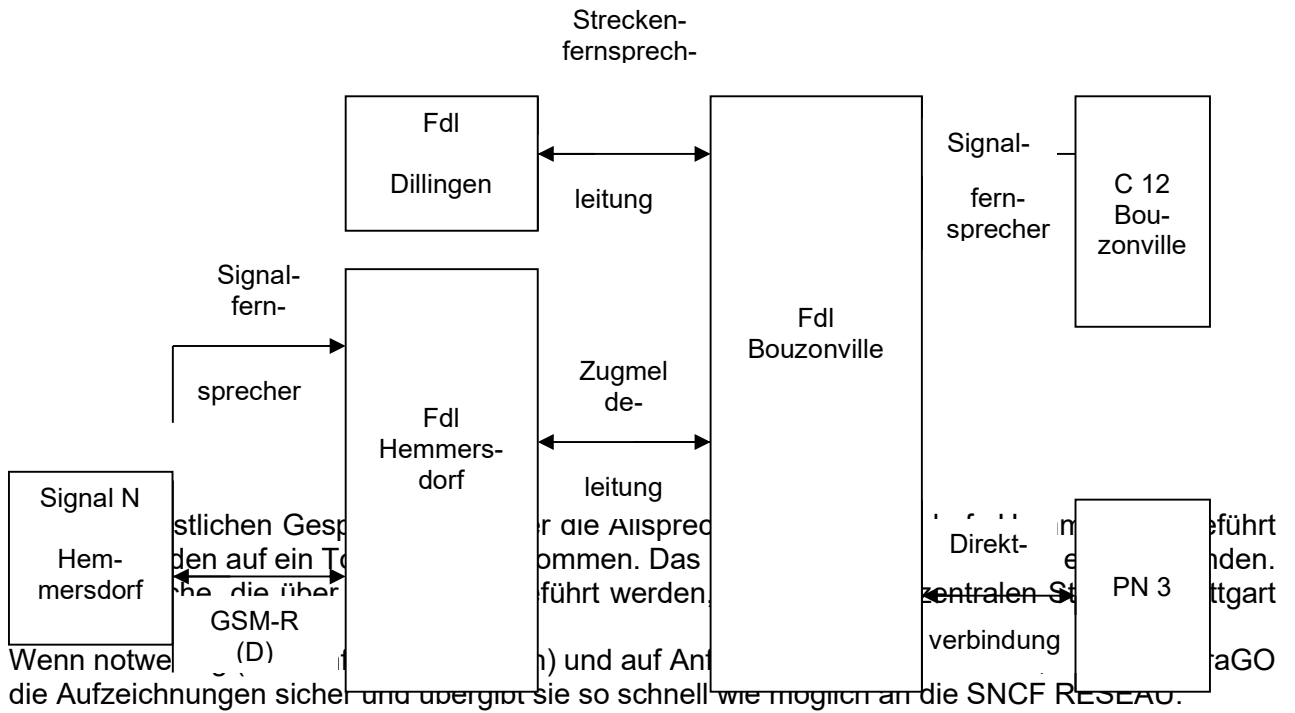
Die Grenzstrecke ist mit 2 Kontrollmagneten (PZB und KVB) ausgerüstet (Lageplan siehe Anlage 8)

2.4. Fernmeldeverbindungen

Auf der Strecke Bouzonville - Hemmersdorf sind folgende Fernsprech- und Funk-Verbindungen eingerichtet.

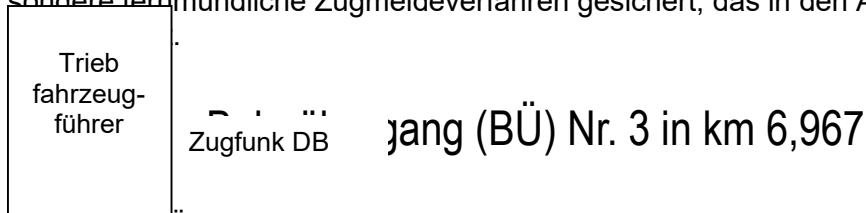
Auf deutschem Gebiet

Auf französischem Gebiet



2.5. Sicherung des Zugverkehrs

Die Zugfolge zwischen Hemmersdorf und Bouzonville wird in beiden Richtungen durch das besondere fernmündliche Zugmeldeverfahren gesichert, das in den Abschnitten 5.1 und 5.2 be-



(1) Der BÜ liegt zwischen der Bundesgrenze und Bouzonville in km 6,967.

(2) Der BÜ ist mit SAL 2-Technik ausgerüstet (BÜ mit automatischer Lichtzeichenanlage und zwei Halbschranken).

(3) Maßnahmen bei Störungen am Bahnübergang:

a) Folgende Störungsarten können auftreten:

1. Schranke lässt sich nicht öffnen,
„PN n° 3 RATE D'OUVERTURE“

2. Schranke lässt sich nicht schließen,
„PN n° 3 RATE DE FERMETURE“
3. Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage in Ordnung,
„PN n° 3 BRIS DE BARRIERE - tous les feux routiers fonctionnent“
4. Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage defekt.
„PN n° 3 BRIS DE BARRIERE – non allumage d’un ou des feux routiers“

- b) Werden Störungen am Bahnübergang Nr. 3 bekannt, müssen diese dem Nachbar-Fdl umgehend mitgeteilt werden. Ein Zug in Richtung Bouzonville oder Hemmersdorf darf erst abgelassen werden, wenn der Fdl Bouzonville die Störungsart zuerst festgestellt hat und dann dem Fdl Hemmersdorf mitgeteilt hat.

Wenn den Fdl die Störungsart bekannt ist, dürfen die Fdl folgende Maßnahmen treffen:

<i>Schließversagen (2.) oder Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage ist defekt (4.)</i>	<i>Öffnungsversagen (1.) oder Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage ist in Ordnung (3.) oder BÜ durch Posten gesichert</i>
Züge sind an- und zurückzuhalten	<p>Züge erhalten für die Dauer der Störung zweisprachigen Befehl 5, x.41: 20 km/h,</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Richtung Bouzonville – Hemmersdorf: x.43 zwischen Bouzonville und x.44 Hemmersdorf x.47.1 von km 6,567 bis x.48.1 km 6,967 ➤ Richtung Hemmersdorf – Bouzonville: x.43 zwischen Hemmersdorf und x.44 Bouzonville x.47.1 von km 7,367 bis x.48.1 km 6,967 ➤ x.95: Grund Nr. 19 ➤ Befehl 95 mit Auftrag 95.20

- c) Von Bouzonville darf auch bei der Störungsart „Schließversagen“ oder „Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage defekt“ ein Zug zur Beförderung einer technischen Fachkraft oder eines Schrankenwärters (Posten) abgelassen werden. Der Triebfahrzeugführer (Tf) erhält zweisprachigen Befehl 95 mit Auftrag 95.95 (Anlage 3) mit dem Auftrag, vor dem Bahnübergang zu halten.

- **Halten Sie vor dem BÜ Nr.3 in km 6,967**
(De s’arrêter avant le PN 3 au km 6,967)
- **Überprüfen Sie, ob alle Lichtzeichen des BÜ normal funktionieren**
(Et vérifier que tous les feux routiers du PN fonctionnent normalement)
- **Melden Sie Ihre Feststellungen an den Fdl Hemmersdorf oder Bouzonville**
(Et faites part de vos constatations à l’AC de Hemmersdorf ou de Bouzonville)
- **Grund: Schrankenbaum gebrochen**
(Motif : Bris de barrière)

- d) Wiederaufnahme des Regelverkehrs

Der Fdl Bouzonville teilt dem Fdl Hemmersdorf die Wiederaufnahme des Regelbetriebes mit.

2.7. Änderung der Signalisierung

- (1) Änderungen der Signalisierung auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke werden in der La bekannt gegeben.
- (2) Änderungen der Signalisierung auf dem französischen Teil der Grenzstrecke werden DB InfraGO von der SNCF RÉSEAU mit einem „ARTIC“ (Avis de Restriction Temporaire Infrastructure pour les Conducteurs) Unterlage bekanntgegeben. Diese ist, ggf. unter Beigabe eines Signallageplans, zu übersenden an:

DB InfraGO
Region Südwest
Betrieb Netz Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4
66111 Saarbrücken

DB InfraGO gibt die Änderungen in der La bekannt.

2.8. Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen

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

1) Geplante Langsamfahrstellen

- a) Wenn auf der Strecke Bouzonville - Hemmersdorf Langsamfahrstellen eingerichtet werden müssen, ist dies den Stellen des jeweils anderen Infrastrukturbetreibers innerhalb der folgenden Fristen mitzuteilen:

DB InfraGO an SNCF Réseau

Spätestens am Dienstag der Woche vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

SNCF RÉSEAU an DB InfraGO

Spätestens 5 Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

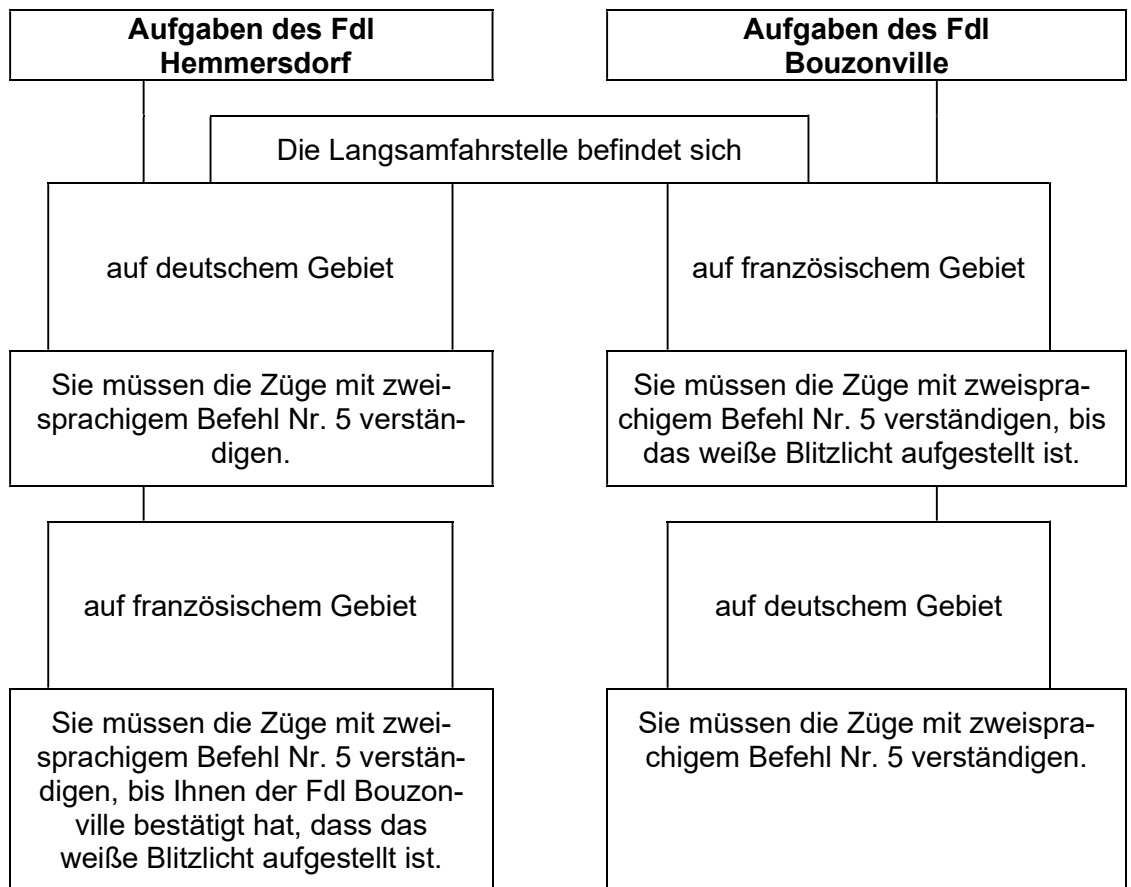
- b) Die Tf werden durch die La („Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten“) der DB InfraGO über die geplanten Langsamfahrstellen auf der Grenzstrecke bis und ab Bouzonville unterrichtet.
- c) Die Produktionsdurchführung Saarbrücken übernimmt die von der SNCF RÉSEAU mitgeteilten Langsamfahrstellen in die La.

2) Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

a) Langsamfahrstellen, die unvorhergesehen eingerichtet werden müssen, sind

- auf deutschem Gebiet: von den technischen Stellen der DB InfraGO der zuständigen Abteilung und dem Fdl Hemmersdorf umgehend mitzuteilen; der Fdl Hemmersdorf verständigt den Fdl Bouzonville,
- auf französischem Gebiet: von den technischen Stellen der SNCF Réseau dem Fdl Bouzonville umgehend mitzuteilen; der Fdl Bouzonville verständigt den Fdl Hemmersdorf und das CO2C LORCA.

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



(3) 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.

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

2.9. Änderung von technischen Einrichtungen

Jede Änderung von technischen Einrichtungen durch den Infrastrukturbetreiber auf der Grenzstrecke Bouzonville – Hemmersdorf die Auswirkungen auf das Verhalten der Mitarbeiter hat, ist dem Nachbarinfrastrukturbetreiber schriftlich mitzuteilen.

DB InfraGO AG
 REGION SÜDWEST
 Betreib Netz Saarbrücken
 Am Hauptbahnhof 4
 D-66111 Saarbrücken

SNCF RESEAU
 EIC LORCA
 14, viaduc J.F. Kennedy
 F-54052 Nancy-CEDEX

3.1

3.1. Fahrpläne

- (1) Die Fahrpläne auf dieser Grenzstrecke werden von DB InfraGO erstellt und mit SNCF Réseau abgestimmt.
- (2) Züge der Richtung Deutschland – Frankreich erhalten gerade Zugnummern, Züge der Richtung Frankreich – Deutschland erhalten ungerade Zugnummern.
- (3) Jede Änderung der Geschwindigkeits-, Fahrzeiten- und Buchfahrplanhefte auf französischem Gebiet ist von SNCF Réseau der DB InfraGO schriftlich mitzuteilen.
- (4) Die SNCF Réseau (EIC LORCA) erhält von DB InfraGO spätestens 2 Wochen vor Fahrplanwechsel zwei Exemplare der Geschwindigkeits-, Fahrzeiten- und Buchfahrplanhefte für die Grenzstrecke Bouzonville – Hemmersdorf.
- (5) Sollen auf der Grenzstrecke Bouzonville - Hemmersdorf auf französischem Gebiet ständige Langsamfahrstellen eingerichtet werden, muss hierüber der Regionalbereich Südwest verständigt werden.

Bis zur Aufnahme der ständigen Langsamfahrstellen in die Fahrplanunterlagen der DB InfraGO müssen die Züge wie bei unvorhergesehen eingerichteten Langsamfahrstellen unterrichtet werden (siehe Abschnitt 2).

3.2. Signale an Zügen

Zwischen Bouzonville und Hemmersdorf (und Gegenrichtung) sind folgende Signale an Zügen zu verwenden:

Spitzensignal: Drei weiße Lichter in Form eines A.

Schlussignal:

Es sind die französischen Regelungen je nach Zugart (Triebfahrzeugfahrt, Reise- oder Güterzug) anzuwenden:

- zwei rote Lichter (fest eingebaut oder Laternen)
- oder
- zwei reflektierende Zugschlusschilder.

Bei einer Unregelmäßigkeit an Signalen der Züge sind die gemäß den jeweiligen nationalen Regelungen vorgesehenen Maßnahmen zu ergreifen.

Verantwortlich für die Signale an Zügen ist das jeweilige EVU.

3.3. Außergewöhnliche Sendungen

- (1) a) Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen dürfen in Züge nur eingestellt werden, wenn sie mit einer Beförderungsanordnung der DB InfraGO und einer Avis de Transport Exceptionnel (ATE) der SNCF RÉSEAU eingelegt sind.
- b) Die Beförderungsanordnung der DB InfraGO bzw. die Avis de Transport Exceptionnel der SNCF RÉSEAU enthalten:
- die Anordnungsnummer des eigenen Infrastrukturbetreibers und die des Nachbarinfrastrukturbetreibers
 - die Bezeichnung der Sendung,
 - den Beförderungstag (nicht in der ATE),
 - den zu benutzenden Zug und die Beförderungsbedingungen auf dieser Grenzstrecke.

Der Beförderungstag und der zu benutzende Zug müssen im voraus bekannt gegeben werden.

Die Beförderungsanordnung, bzw. die ATE regeln die Beförderung der außergewöhnlichen Sendung bis zur jeweiligen Landesgrenze. In der Beförderungsanordnung, bzw. ATE sind die Beförderungsbedingungen des Nachbarinfrastrukturbetreibers ab der Landesgrenze besonders zu nennen.

Bei Sendungen von Deutschland nach Frankreich, die ab Bouzonville mit einer Decke aus Neopren versehen sein müssen, enthält die ATE der SNCF RÉSEAU hinter der BTE-Nummer die Bezeichnung „avec bâche néoprène“. Die Bezeichnung ist in der Beförderungsanordnung hinter der Anordnungsnummer in deutscher Sprache eingetragen („mit Neoprendecke“).

- (2) Das CO2C LORCA und Betriebszentrale Karlsruhe bieten sich die außergewöhnliche Sendung gegenseitig an. Die Stelle, der die Sendung angeboten wird, darf sie nur annehmen, wenn die Anordnung bei den zuständigen Stellen der SNCF RÉSEAU und DB InfraGO vorliegt.

- (3) Außergewöhnliche Sendungen sind an der Zugspitze einzustellen.

Die Sendungen dürfen erst in den Zug eingestellt werden, wenn das CO2C

LORCA und die BZ Karlsruhe zugestimmt haben.

Lü- Sendungen von Frankreich nach Deutschland sind in der Wagenliste der SNCF RÉSEAU in der Spalte „N° BTE“ mit der Anordnungsnummer der SNCF INFRA gekennzeichnet.

- (4) Der Fdl, der einen Zug mit einer außergewöhnlichen Sendung ablassen will, muss vorher den Nachbar-Fdl verständigen und ihm die Anordnungsnummer der DB InfraGO und die Nummer der BTE der SNCF RÉSEAU mitteilen.

Der Nachbar-Fdl prüft, ob die Anordnungsnummer und BTE-Nummer mit seinen Unterlagen übereinstimmt.

3.4. Sonderzüge

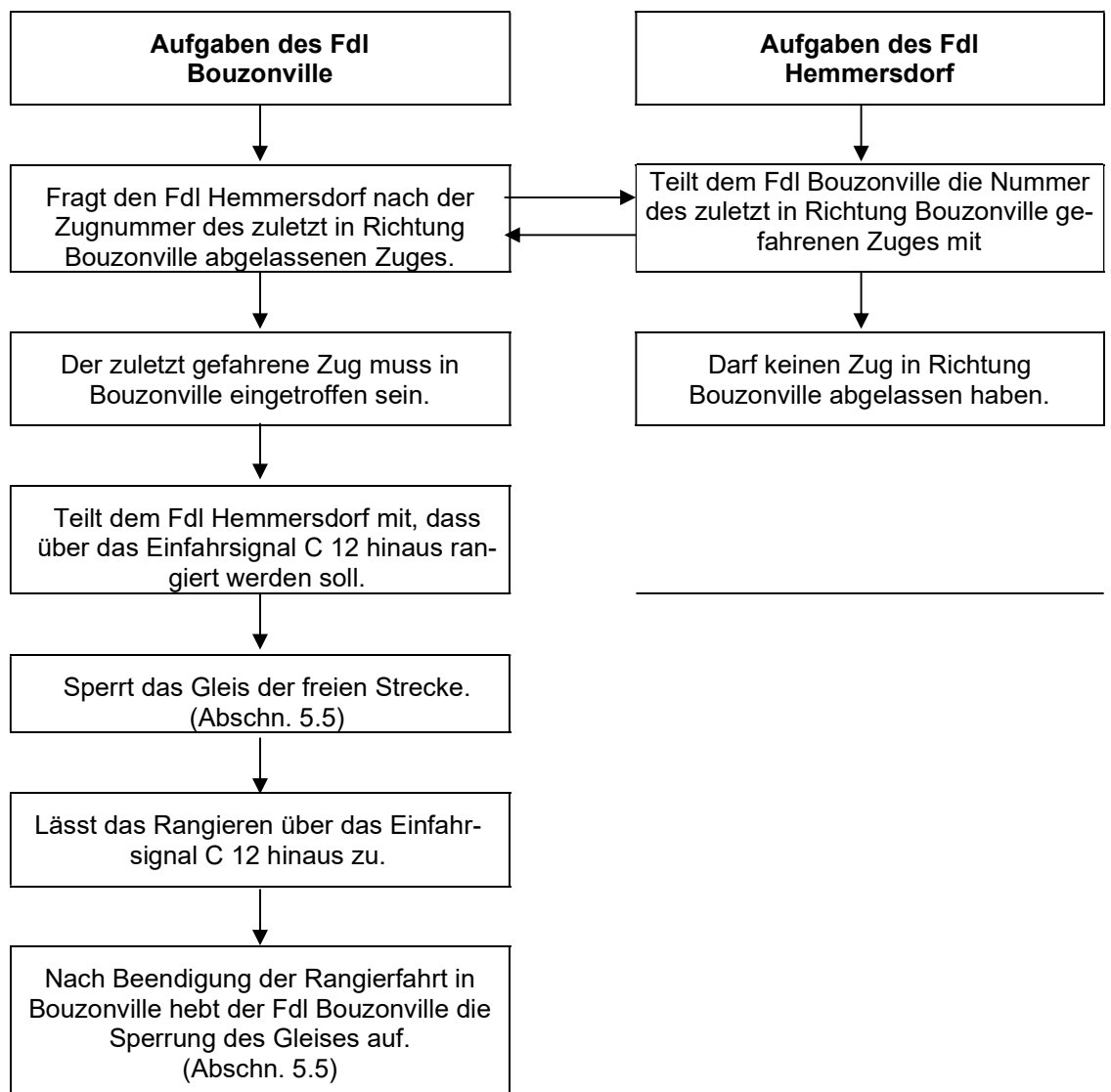
- (1) Ein Sonderzug ist ein Zug der nicht in der „Reihenfolge der Züge“ für die Grenzstrecke (siehe Artikel 5.1) aufgeführt ist.
- (2) Die Fahrplanabteilung DB InfraGO, bzw. die BZ Karlsruhe und CO2C LORCA legen im gegenseitigen Einvernehmen die Sonderzüge auf dieser Grenzstrecke ein und teilen sich die notwendigen Daten des Zuges mit.
- (3) Sonderzüge sind so früh wie möglich zu vereinbaren, jedoch mindestens 4 Stunden vor der voraussichtlichen Abfahrtszeit.
- (4) BZ Karlsruhe unterrichtet die betroffenen Fdl.
- (5) Für Sonderzüge, der Richtung Frankreich – Deutschland übermittelt die BZ Karlsruhe dem Fdl in Bouzonville per Fax eine zweisprachige Fahrplan-Mitteilung nach **Anlage 4** und teilt die Bremsstellung, die Mindestbremsleistung, die Zugnummer und die Zugartnummer mit. Der Fdl händigt die Fahrplan-Mitteilung an den Triebfahrzeugführer aus.
- (6) An Sonn- und Feiertagen der beiden Länder, sowie während der Arbeitsruhe auf der Grenzstrecke, müssen Sonderzüge nicht übernommen werden –außer bei vereinbarter Sondergenehmigung.

3.5. Ausfall von Zügen

- (1) Bei Ausfall von Zügen auf der Grenzstrecke müssen die EVU so früh wie möglich die BZ Karlsruhe bzw. das CO2C Lorraine verständigen.
- (2) CO2C Lorraine verständigt schriftlich den Fdl Bouzonville; dieser trägt den Ausfall in sein carnet d`enregistrement des dépêches ein. BZ Karlsruhe verständigt den Fdl Hemmersdorf.

4. Rangieren über das Einfahrtsignal C 12 des Bahnhofs Bouzonville hinaus

Rangierfahrten finden innerhalb der Bahnhofsgrenzen statt.
Falls ausnahmsweise eine Rangierfahrt über das Signal C12 hinaus durchgeführt werden muss, ist folgende Verfahrensweise anzuwenden:



5. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

5.1. Reihenfolge der Züge

- (1) Die Produktionsdurchführung Saarbrücken erstellt, unterschreibt und sendet dem Leiter des Bahnhofs Bouzonville vor jedem Fahrplanwechsel und bei Änderungen innerhalb einer Fahrplanperiode die Reihenfolge der Regel- und Bedarfszüge auf dem Vordruck „Reihenfolge der Züge“ nach **Anlage 5**. Der Leiter des Bf Bouzonville prüft die Übereinstimmung, unterschreibt sie und sendet sie an die Produktionsdurchführung Saarbrücken zurück.
- (2) Züge dürfen in der Regel nur in der unter Punkt 1 festgelegten Reihenfolge verkehren.
- (3) Wenn von der festgelegten oder von der zuletzt geänderten Reihenfolge der Züge abgewichen werden soll, muss die geänderte Reihenfolge dem Fdl des anderen Infrastrukturbetreibers wie folgt bekannt gegeben werden:

„**Neue Reihenfolge: Zug** (Zugnummer des zuletzt gefahrenen Zuges), **Zug** (Zugnummer des neu eingereichten Zuges), **Zug** (Zugnummer des Zuges, der nach dem neu eingereichten Zug fährt)“.

„Nouvel ordre de succession: train n°.... (n° du dernier train qui a circulé), train n° (n° du nouveau train devant circuler), train n° (train devant circuler après le nouveau train).“

5.2. Fahrdienstliche Meldungen

- (1) Zu den fahrdienstlichen Meldungen gehören die Zugmeldungen und andere Meldungen, die der Regelung und Sicherung der Zugfahrten dienen.
- (2) Die fahrdienstlichen Meldungen werden fernmündlich gegeben. Sie sind in der Regel auf der Zugmeldeleitung abzugeben.
- (3)
 - a) Meldungen mit festem Wortlaut sind wörtlich zu wiederholen.
 - b) Bei Meldungen ohne festen Wortlaut muss die Wiederholung alle wesentlichen Angaben enthalten.
 - c) Die Wiederholung ist einzuleiten mit den Worten:
„**Ich wiederhole**“. („je répète“)
 - d) Die Richtigkeit der Wiederholung ist mit dem Wort
„**richtig**“ (exact“) zu bestätigen.

5.3. Durchführung der Zugmeldungen

- (1) Die Zugmeldungen werden zwischen dem Fdl Bouzonville und dem Fdl Hemmersdorf gegeben.
- (2) Jede Zugmeldung ist einzuleiten mit dem Wort „**Zugmeldung**“ („annonce de train“).
- (3) Die Züge beider Fahrtrichtungen sind bis zu fünf Minuten vor der planmäßigen Ab- oder Durchfahrtszeit anzubieten und anzunehmen.
- (4) Züge der Richtung **Deutschland - Frankreich**

Aufgaben des Fdl Hemmersdorf:

Ein Zug darf dem Fdl Bouzonville erst angeboten werden, wenn

- der letzte vorausgefahrene Zug in Bouzonville angekommen ist
- der letzte aus Richtung Bouzonville angenommene Zug in Hemmersdorf angekommen ist.

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

Aufgaben des Fdl Bouzonville:

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

- (5) Züge der Richtung **Frankreich - Deutschland**

Aufgaben des Fdl Bouzonville

Ein Zug darf dem Fdl Hemmersdorf erst angeboten werden, wenn

- der letzte vorausgefahrene Zug in Hemmersdorf angekommen ist
- der letzte aus Richtung Hemmersdorf angenommene Zug in Bouzonville angekommen ist.

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

Aufgaben des Fdl Hemmersdorf:

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

- (6) Die Züge sind möglichst unmittelbar im Anschluss an die Annahme abzumelden.

Die Abmeldung lautet::

„**Zugmeldung: Zug** (Nummer) **voraussichtlich ab** (Minute der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit)“.

(„Annonce de train: train n°..... départ prévu à“ (minutes de l`heure de départ ou de passage).

- (7) Nachdem festgestellt wurde, dass der Zug mit Zugschluss angekommen und das Ein-fahrtsignal auf „Halt“ gestellt ist, gibt der Fdl unmittelbar die Rückmeldung:
„**Zug** (Nummer) **in** (Name der Stelle)“.
(„train n°..... arrivé à (nom de la gare).

Die Rückmeldung ist die Bestätigung der Räumungsprüfung.

5.4. Befehle, Instruction Nationale (IN)

Schriftliche Befehle für Triebfahrzeugführer sind auf zweisprachigen Vordrucken auszufertigen.

DB Infra GO und SNCF Réseau Befehle siehe **Anlage 3 a und 3 b**.

5.5. Gleissperrungen auf der Grenzstrecke bei Unfällen, Betriebsstörungen und Rangieren über C12 Bouzonville

- (1) Zuständig für das Sperren des Gleises und für die Aufhebung der Sperrung ist der Fdl Bouzonville.
- (2) Das Gleis der freien Strecke darf nur gesperrt werden, wenn
 - a) die Sperrung zwischen den beiden Fdl vereinbart wurde,
 - b) der zuletzt gefahrene Zug in Bouzonville oder Hemmersdorf angekommen ist.

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

- (3) Während der Gleissperrung sind die nach den Vorschriften des jeweiligen Infrastrukturbetreibers erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zu treffen.
- (4) Das Gleis wird gesperrt mit den Worten:
„Gleis zwischen Bouzonville und Hemmersdorf gesperrt“.
 („Voie entre Bouzonville et Hemmersdorf fermée“)
- (5) Die Sperrung des Gleises der freien Strecke darf aufgehoben werden, wenn alle Sperrfahrten und die liegen gebliebenen Züge oder Zugteile entweder in Hemmersdorf oder Bouzonville angekommen sind.
- (6) Die Gleissperrung wird aufgehoben mit den Worten:
„Sperrung des Gleises zwischen Bouzonville und Hemmersdorf aufgehoben“.
 („Fermeture de la voie entre Bouzonville et Hemmersdorf levée“)

5.6. Liegenbleiben von Zügen und Zugteilen

- (1) Kann ein auf der freien Strecke liegen gebliebener Zug nicht aus eigener Kraft weiterfahren oder muss ein Zugteil zurückbleiben, so ist das Gleis zu sperren (Abs. 5.7).
- (2) Die Sperrung des Gleises darf erst aufgehoben werden, wenn die Bedingungen nach Abschnitt 5.5 Abs. 5 erfüllt sind.

5.7. Sperrfahrten für Hilfeleistungen

- (1) a) Sperrfahrten sind nach den folgenden Bestimmungen durchzuführen, wenn das Gleis nach 5.5 Abs. 1 bis 4 gesperrt ist.
 - b) Bei Sperrfahrten wegen Arbeiten gilt Abschnitt 6.3.
- (2) Die Sperrfahrt beginnt in Hemmersdorf
 - a) Der Fdl Hemmersdorf stellt durch einen Zugnummernvergleich mit dem Fdl Bouzonville fest, welcher Zug zuletzt vor dem liegengebliebenen Zug abgelassen worden ist. Die Sperrfahrt darf erst zugelassen werden, wenn er vom Fdl Bouzonville die Bestätigung erhalten hat, dass der letzte Zug vor dem liegengebliebenen Zug dort vollständig angekommen ist:

„Zug (Nr.) ist letzter Zug vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.)“
(„train n°..... est le dernier train avant le train en détresse n°.....“).

Wenn dieser Zug in Richtung Hemmersdorf gefahren ist, überprüft er ob der Zug in Hemmersdorf vollständig angekommen ist.
 - b) Die Sperrfahrt darf nur mit Zustimmung des Fdl Bouzonville abgelassen werden.
 - c) Die Sperrfahrt erhält zweisprachigen Befehl 6 mit der Weisung, im Sperrabschnitt auf Sicht zu fahren (Grund Nr. 12 und ggf. Nr. 13).
- (3) Die Sperrfahrt beginnt in Bouzonville
 - a) Der Fdl Bouzonville stellt durch einen Zugnummernvergleich mit dem Fdl Hemmersdorf fest, welcher Zug vor dem liegengebliebenen Zug abgelassen worden ist. Die Sperrfahrt darf erst zugelassen werden, wenn er vom Fdl Hemmersdorf die folgende Bestätigung erhalten hat, dass der letzte vor dem liegengebliebenen Zug dort vollständig angekommen ist:

„Zug (Nr.) ist letzter Zug vor dem liegen gebliebenen Zug (Nr.)“
(„train n°..... est le dernier train avant le train en détresse n°.....“).

Wenn dieser Zug in Richtung Bouzonville gefahren ist, überprüft er ob der Zug in Bouzonville vollständig angekommen ist.
 - b) Die Sperrfahrt darf nur mit Zustimmung des Fdl Hemmersdorf abgelassen werden.
 - c) Die Sperrfahrt erhält einen zweisprachigen Befehl 6 der DB mit der Weisung, im Sperrabschnitt auf Sicht zu fahren (Grund Nr. 12 und ggf. Nr. 13).

5.8. Völlig gestörte Verständigung

Die Verständigung zwischen Bahnhof Hemmersdorf und Bahnhof Bouzonville gilt als völlig gestört, wenn keine Verständigung über Telekommunikationseinrichtungen mehr möglich ist. Zugfahrten dürfen in diesem Fall nicht durchgeführt werden.

5.9. Anhalten der Züge bei Gefahr

- (1) Wird eine Gefahr bekannt, müssen Züge sofort angehalten werden, sofern nicht dadurch die Gefahr vergrößert wird.
- (2) Die drohende Gefahr ist sofort zu melden. Auf der Strecken-Fernsprechverbindung ist die Meldung durch den Notruf anzukündigen. Die Meldung ist einzuleiten mit den Worten:
Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten sofort anhalten
Ich wiederhole:
Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten sofort anhalten
Hier ... (Tätigkeit und Name des Meldenden)

Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations
Je répète :
Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations
Ici (Nom et fonction de l'émetteur)
- (3) Der Fdl Hemmersdorf muss Nothaltauftrag über Zugfunk geben, unabhängig davon, ob sich der Zug in Deutschland oder Frankreich befindet.

5.10. Anfordern von Hilfe

- (1) Hilfe wird vom Tf über Fernsprecher, Zugfunk, durch Boten oder andere geeignete Mittel angefordert.
- (2) Die Fdl und der Tf stimmen die erforderlichen Maßnahmen zur Hilfeleistung ab, unabhängig davon, ob die Hilfe in Deutschland oder in Frankreich benötigt wird.
- (3) Der Zug darf nach der Anforderung von Hilfe nur noch weiterfahren, wenn die Fdl Hemmersdorf und Bouzonville zustimmen.
- (4) Der vordere Zugteil darf nur dann weiterfahren, wenn beide Fahrdienstleiter die Zustimmung nach Abs. 3 gegeben haben.
- (5) Soll ein Zug zurücksetzen, muss die rückliegende Stelle zustimmen. Ein Zug darf nur mit einem Triebfahrzeug an der Zugspitze zurücksetzen.

Die Zustimmung zum Zurücksetzen nach Bouzonville wird vom Fdl Bouzonville durch zweisprachigem Befehl 95 mit Auftrag 95.95 erteilt mit folgendem Wortlaut:

„Kehren Sie zurück bis Einfahrtsignal C 12 in km 0,371 des Bahnhofs Bouzonville; dann melden Sie sich am Telefon“.

(„Revenez jusqu'au signal d'entrée C 12 km 0,371 de la gare de Bouzonville puis présentez – vous au téléphone.“)

Die Zustimmung zum Zurücksetzen nach Hemmersdorf wird vom Fdl in Hemmersdorf mit zweisprachigem Befehl 95 mit Auftrag 95.95 nach den Bestimmungen der Fahrdienstvorschrift erteilt.

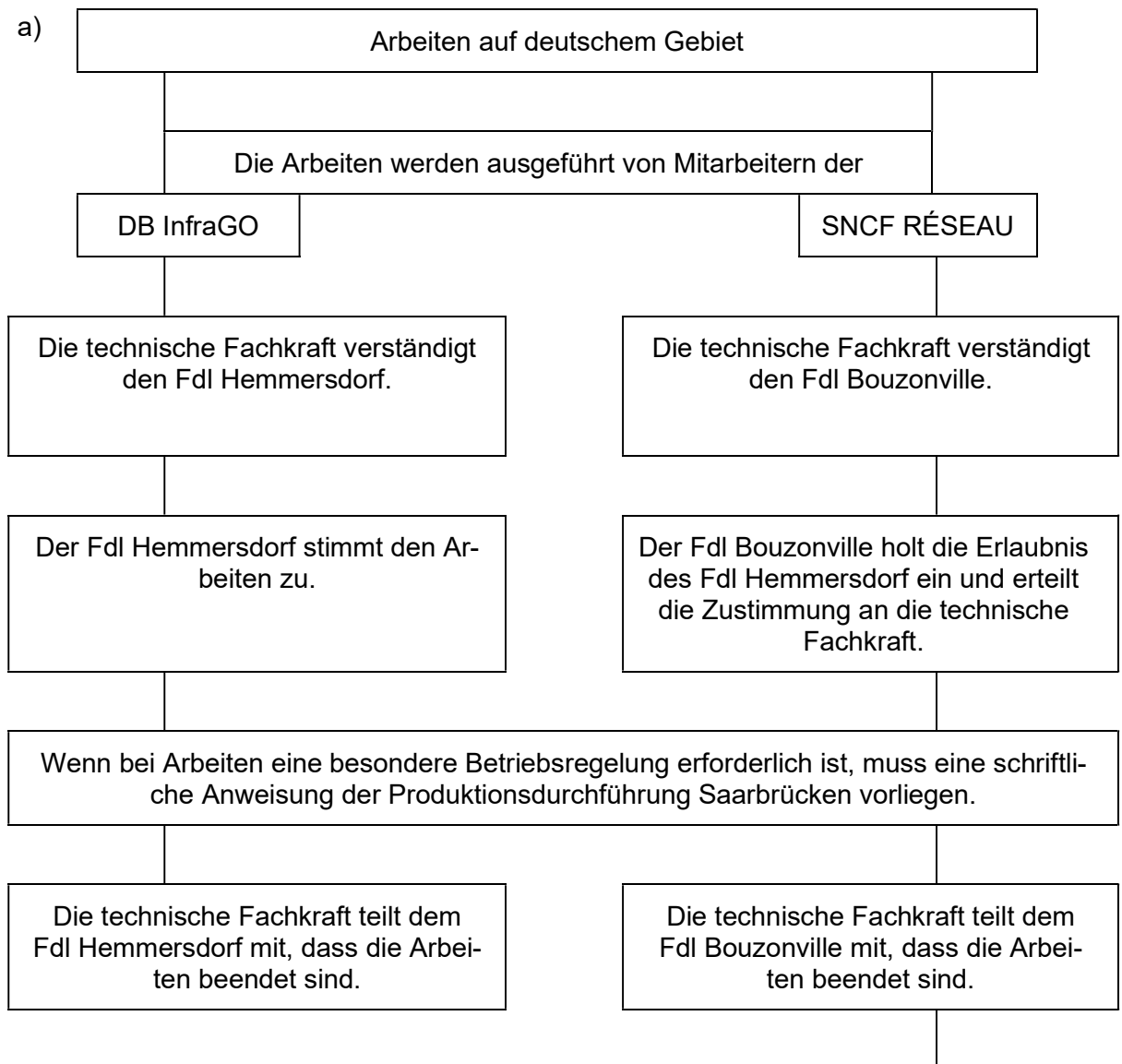
5.11. Gefährliche Ereignisse

- (1) Der Triebfahrzeugführer hat bei gefährlichen Unregelmäßigkeiten und Bahnbetriebsunfällen unverzüglich den Fdl Hemmersdorf oder Bouzonville zu verständigen.
- (2) Der Fdl Hemmersdorf verständigt die Notfalleitstelle in Karlsruhe.
Der Fdl Bouzonville verständigt das CO2C LORCA.
- (3) Die Fdl Hemmersdorf und Bouzonville vereinbaren die erforderlichen Maßnahmen und verständigen ihre vorgesetzten Organisationseinheiten entsprechend den Vorschriften des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.
- (4) Im Einvernehmen mit dem Nachbarinfrastrukturbetreiber wird eine gemeinsame Untersuchung durchgeführt.
- (5) Bei einem gefährlichen Ereignis (Entgleisung oder gefährliche Unregelmäßigkeit), das den Einsatz von Notfalltechnik erforderlich macht, wird der Gerätewagen des Infrastrukturbetreibers eingesetzt, der unter den besten Bedingungen die Aufnahme des Regelbetriebes erreichen kann.

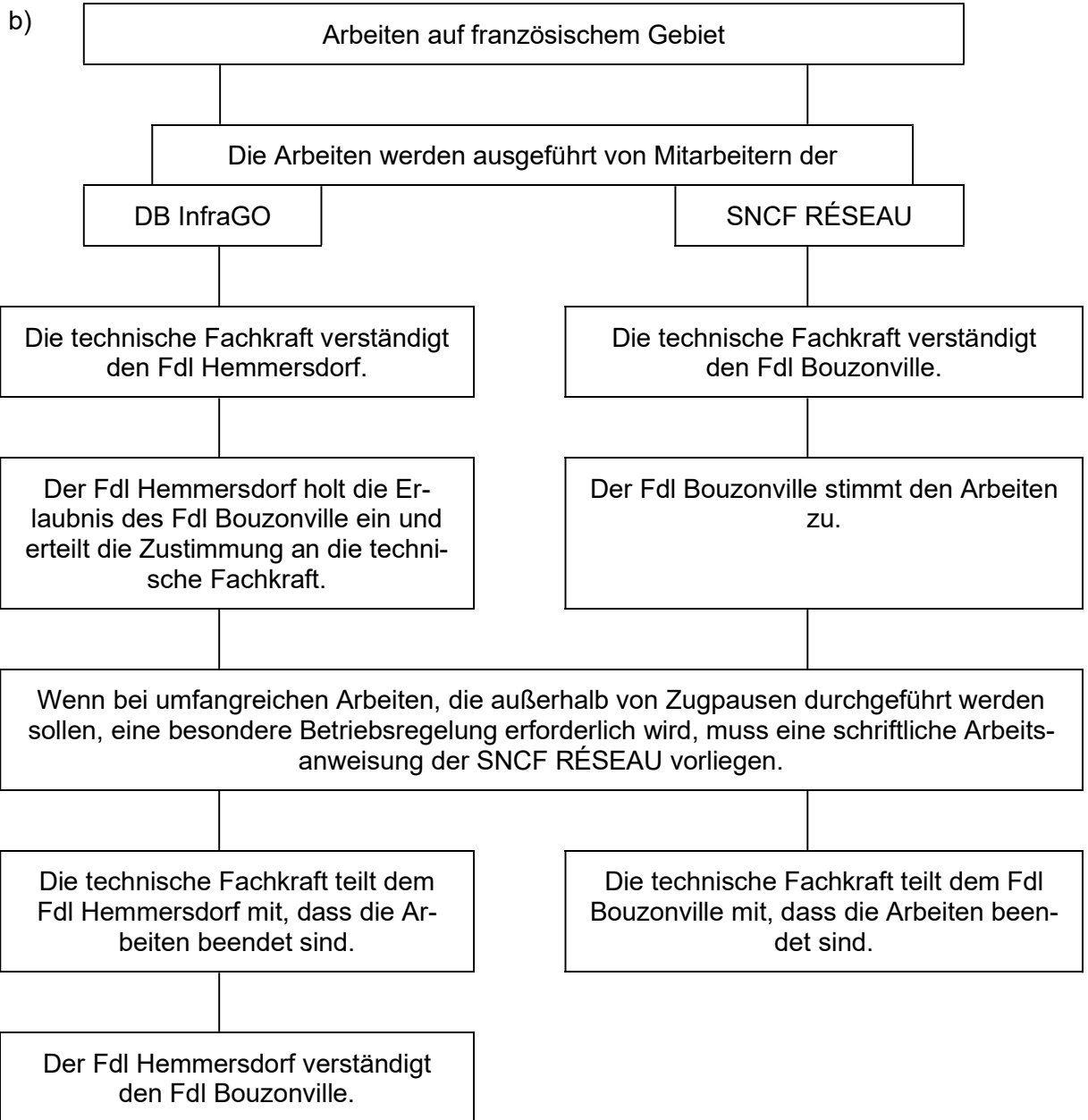
6. Arbeiten

6.1. Arbeiten an technischen Einrichtungen ohne Gleissperrung

- (1) Der Infrastrukturbetreiber darf Arbeiten nur an den eigenen technischen Einrichtungen auf seinem Staatsgebiet durchführen.
- (2) Zusätzlich zu den Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers gelten für das Verhalten der Mitarbeiter die folgenden Weisungen:



Der Fdl Bouzonville verständigt den Fdl Hemmersdorf.



- (3) Der Regionalbereich Südwest der DB InfraGO und das CO2C Lorraine müssen die schriftlichen Anweisungen spätestens 4 Wochen vor Beginn der Arbeiten gegenseitig abstimmen. Sie legen hierbei den Inhalt der Arbeiten, die Auswirkungen auf den Betriebsablauf, den Ausführungszeitraum und die zu treffenden Maßnahmen fest; insbesondere im Bereich Personalsicherheit (Einsatz eines Mitarbeiters auf fremden Staatsgebiet).

6.2. Sperren des Gleises der freien Strecke zur Ausführung von Arbeiten

- (1) Die Bauarbeiten sind nach den Regelungen des zuständigen Infrastrukturbetreibers durchzuführen.
- (2) Die Arbeiten müssen zwischen den Fdl und den technischen Stellen vereinbart werden.
- (3) Zuständig für das Sperren und für die Aufhebung der Sperrung ist der Fdl Bouzonville. Bei Nichtbesetzung des Fdl Bouzonville sperrt der Fdl Hemmersdorf das Gleis gemäß Absatz (12).
- (4) Das Gleis der freien Strecke darf nur gesperrt werden, wenn
 - a) die Sperrung zwischen den beiden Fdl vereinbart wurde,
 - b) der Fdl Hemmersdorf bestätigt hat, dass der zuletzt in Richtung Hemmersdorf gefahrene Zug dort angekommen ist,
 - c) der zuletzt in Richtung Bouzonville gefahrene Zug dort angekommen ist.
 Ausnahme: Sollen auf dem deutschen Grenzstreckenabschnitt Arbeiten durchgeführt werden, kann der Fdl Hemmersdorf das Gleis gemäß Absatz (12) alleine sperren, wenn der Fdl Bouzonville nicht anwesend ist.
- (5) Das Gleis wird gesperrt mit den Worten:
„Gleis zwischen Bouzonville und Hemmersdorf gesperrt“.
 („Voie entre Bouzonville und Hemmersdorf fermée“)
- (6) Für die Gleissperrung sind die nach den Vorschriften des jeweiligen Infrastrukturbetreibers erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zu treffen.
- (7) Auf der Grenzstrecke darf jeweils nur ein Infrastrukturbetreiber arbeiten (Ausnahme nur nach schriftlicher Vereinbarung der beiden Infrastrukturbetreiber).
- (8) Die technischen Stellen teilen den zuständigen Fdl die Beendigung der Arbeiten mit.
- (9) **Maßnahmen bei Aufheben der Gleissperrung**
 - a) Bei Arbeiten auf deutschem Gebiet meldet der Fdl Hemmersdorf an den Fdl Bouzonville:

„Arbeiten im Gleis Bouzonville – Hemmersdorf von der Grenze bis Hemmersdorf beendet“.
 „Travaux sur la voie Bouzonville – Hemmersdorf entre la frontière et Hemmersdorf terminés“.
 - b) Bei Arbeiten auf französischem Gebiet versichert sich der Fdl Bouzonville, dass der Arbeitsverantwortliche der Aufhebung der Gleissperrung zugestimmt hat. *
- (10) Die Gleissperrung wird vom Fdl Bouzonville aufgehoben mit den Worten:

„Sperrung des Gleises zwischen Bouzonville und Hemmersdorf aufgehoben“.
 („Fermeture de la voie entre Bouzonville et Hemmersdorf levée“).
- (11) Der Fdl Bouzonville trägt die Gleissperrung im „registre d’annonce des trains“ (**Anlage 6**) ein.

- (12) Der Fdl Hemmersdorf überprüft im Zugmeldebuch, ob der Fdl Bouzonville anwesend ist (siehe Abschnitt 5 Absatz (3)) und vergewissert sich zusätzlich fernmündlich, ob das Stellwerk besetzt ist. Ist dies nicht der Fall, sperrt er das Gleis ohne den Fdl Bouzonville und trägt die Gleissperrung im Zugmeldebuch ein. Die Sperrfahrten verkehren gemäß Abschnitt 6.3.

6.3. Sperrfahrten bei Arbeiten

- (1) Die Sperrfahrten dürfen von Hemmersdorf und von Bouzonville aus nur bis zur Grenze und zurück fahren.
- (2) Wenn das Gleis gemäß der Regelungen in Punkt 6.2 gesperrt ist, dürfen in diesem Gleis Sperrfahrten nach den Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers durchgeführt werden.
- (3) Sperrfahrten werden nicht abgemeldet und deren Beendigung dem Nachbar-Fdl nicht mitgeteilt.
- (4) Die Meldung vom Fdl Hemmersdorf über die Beendigung der Arbeiten ist zugleich die Bestätigung, dass alle Sperrfahrten auf deutschem Gebiet beendet sind.

6.4. Bleibt frei

7. Bilden der Züge - Regelfall

7.1. Zugbildung

- (1) Reisezüge: maximal 200 m Gesamtlänge
- (2) Güterzüge: in Bremsstellung G darf die maximale Achsenzahl 250 Achsen Gesamtstärke nicht überschreiten.
Die maximale Zuglänge beträgt 700 m (einschließlich Triebfahrzeuge) .
- (3) In Reisezügen dürfen keine Güterwagen eingestellt werden.

7.2. Bleibt frei

7.3. Bremsen – Bremsberechnung – Bremszettel – Wagenliste

- (1) Alle Fahrzeuge im Zug müssen an die Hauptluftleitung angeschlossen sein. Das erste und letzte Fahrzeug muss gebremst sein.
- (2) a) Die Güterzüge werden in Bremsstellung „G“ gefahren.
Zwischen Bouzonville und Hemmersdorf werden 57 Mindestbremshundertstel benötigt.
b) Es wird ein zweisprachiger Bremszettel nach Anlage 7 erstellt. Ergibt die Bremsberechnung, dass Bremshundertstel fehlen, ist die Weisung der BZ Karlsruhe einzuholen. Die BZ gibt die Weisung mit einer zweisprachigen Fahrplan-Mitteilung nach Anlage 4.
- (3) Für jeden Zug ist eine Wagenliste zu führen.

7.4. Bleibt frei

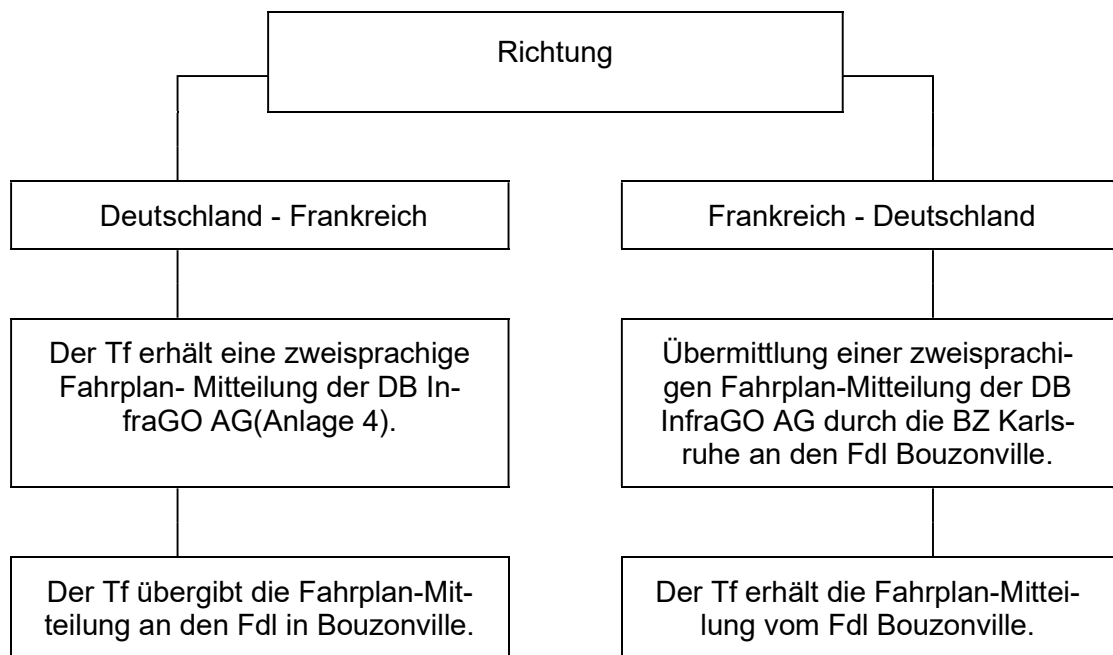
7.5. Maximal zulässige Geschwindigkeit der Züge

Die maximal zulässige Geschwindigkeit auf der Grenzstrecke beträgt in Frankreich 50 km/h, in Deutschland 60 km/h.

8. Bilden der Züge - Besonderheiten

8.1. Fahrzeuge mit niedrigerer Geschwindigkeit

- (1) Fahrzeuge, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger als die des Zuges ist, dürfen nur in zwingenden Ausnahmefällen mit Genehmigung der BZ Karlsruhe und des CO2C Lorraine in Züge eingestellt werden. BZ und CO2C verständigen sich gegenseitig.
- (2) Der Tf erhält Anweisungen nach der folgenden Übersicht:



8.2. Beförderung gefährlicher Güter

- (1) Gefährliche Güter sind die im RID (Reglement concernant le trafic international ferroviaire des marchandises dangereuses) genannten Stoffe und Gegenstände.
- (2) Wagen mit gefährlichen Gütern dürfen in Zügen nur befördert werden, wenn sich der Frachtbrief beim Triebfahrzeugführer der Zuglokomotive befindet.
- (3) Der Triebfahrzeugführer wird über die im Zug befindlichen gefährlichen Güter durch die Wagenliste unterrichtet.

9. Zugpersonal

9.1. Besetzen der Züge mit Zugpersonal

Die Züge sind mit einem Triebfahrzeugführer besetzt und müssen mit Zugfunk der DB und PZB 90 ausgerüstet sein.

10. Verschiedenes

10.1. Tunnel

Auf dem französischen Abschnitt der Grenzstrecke gibt es 2 Tunnel.
Der erste von km 0,574 bis km 0,790.
Der zweite von km 1,019 bis km 1,229.

Die Merkmale der Tunnel sind in der Anlage 9 enthalten. Diese Informationen können für Einsatzkräfte bei Unfällen oder Störungen erforderlich sein.

1. Généralités

1.1. Documents abrogés- Date d'application de la consigne commune

Cette nouvelle édition de la consigne commune traitant des particularités d'exploitation de la section frontière Bouzonville-Hemmersdorf remplace l'édition du 01.01.2006 rectifiée du 01.09.2019. Elle est mise en application le 14/12/2025.

1.2. Objet

1. Cette consigne commune définit les conditions spécifiques d'exploitation de la section frontière entre les gares de Bouzonville et d'Hemmersdorf.
2. Cette consigne commune complète toutes les dispositions applicables sur les parties allemandes et françaises de la section frontière entre BOUZONVILLE et HEMMERSDORF concernant l'exploitation de l'infrastructure.
3. Le schéma des gares de Bouzonville et d'Hemmersdorf figure aux annexes **1 et 2**.
4. Cette consigne commune a été établie entre DB InfraGO et SNCF Réseau. Toute modification doit être concertée au préalable.

1.3. Langue à employer

1. Toutes les communications entre l'agent-circulation (AC) de Bouzonville et l'agent-circulation d'Hemmersdorf, concernant la circulation des trains, seront effectuées en langue allemande.
2. Les communications entre le Centre Opérationnel de Coordination des Circulations (CO2C) LORCA et la Betriebszentrale (BZ) de Karlsruhe sont faites en langue française.
3. La connaissance de la langue étrangère doit être intégrée dans les plans de veille des dirigeants correspondants et vérifiée régulièrement.
4. Le code d'épellation/alphabet international doit être utilisé pour les dialogues entre les AC, les conducteurs et les AC (DB-Richtlinie 481.0205A02). Les nombres doivent être dictés chiffre par chiffre. Les abréviations ne doivent pas être utilisées.

1.4. Modifications aux textes réglementaires

1. Les modifications à cette consigne commune doivent faire l'objet d'un accord écrit entre DB InfraGO et SNCF Réseau.

Toutes modifications à d'autres dispositions réglementaires ayant une influence sur l'exploitation de la section frontière sont à communiquer par écrit aux adresses suivantes :

DB InfraGO AG Region Südwest Betrieb Netz Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D - 66111 SAARBRÜCKEN	SNCF Réseau	
	Direction de la Zone de Production Nord Est	
	Rédaction	Vérification et approbation
	EIC Lorraine Champagne Adenne Pôle Sécurité 14, Viaduc J.F. Kennedy 54052 NANCY CEDEX	Direction de la Zone de Production Nord Est Normandie 21, rue d'Alsace _ 75010 Paris

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

2. Définitions-Principes d'exploitation et description des installations de la section-frontière Bouzonville - Hemmersdorf

2.1. Définition de la section frontière

La section frontière s'étend du signal d'entrée C 12 km 0,371 de la gare de Bouzonville jusqu'au signal d'entrée N km 8,368 de la gare de Hemmersdorf (voir annexes 1 et 2).

2.2. Régime d'exploitation et service de la circulation

1. La section frontière BOUZONVILLE - HEMMERSDORF est à voie unique.
2. Pour l'exploitation de la section frontière, chaque poste doit être tenu par un AC. Le poste de Bouzonville est normalement fermé à la circulation et peut être ouvert selon la procédure définie au Document de Référence Réseau (disponibilité de l'infrastructure). Une exception est tolérée pour des travaux réalisés uniquement sur le réseau allemand avec circulation à voie fermée.
3. L'AC de BOUZONVILLE s'annonce auprès de l'AC d'HEMMERSDORF au début des travaux et à la fin de travaux. Le registre d'annonce des trains est annoté.
4. Les EF demandent leurs sillons auprès de DB InfraGO au moins 60 jours à l'avance.

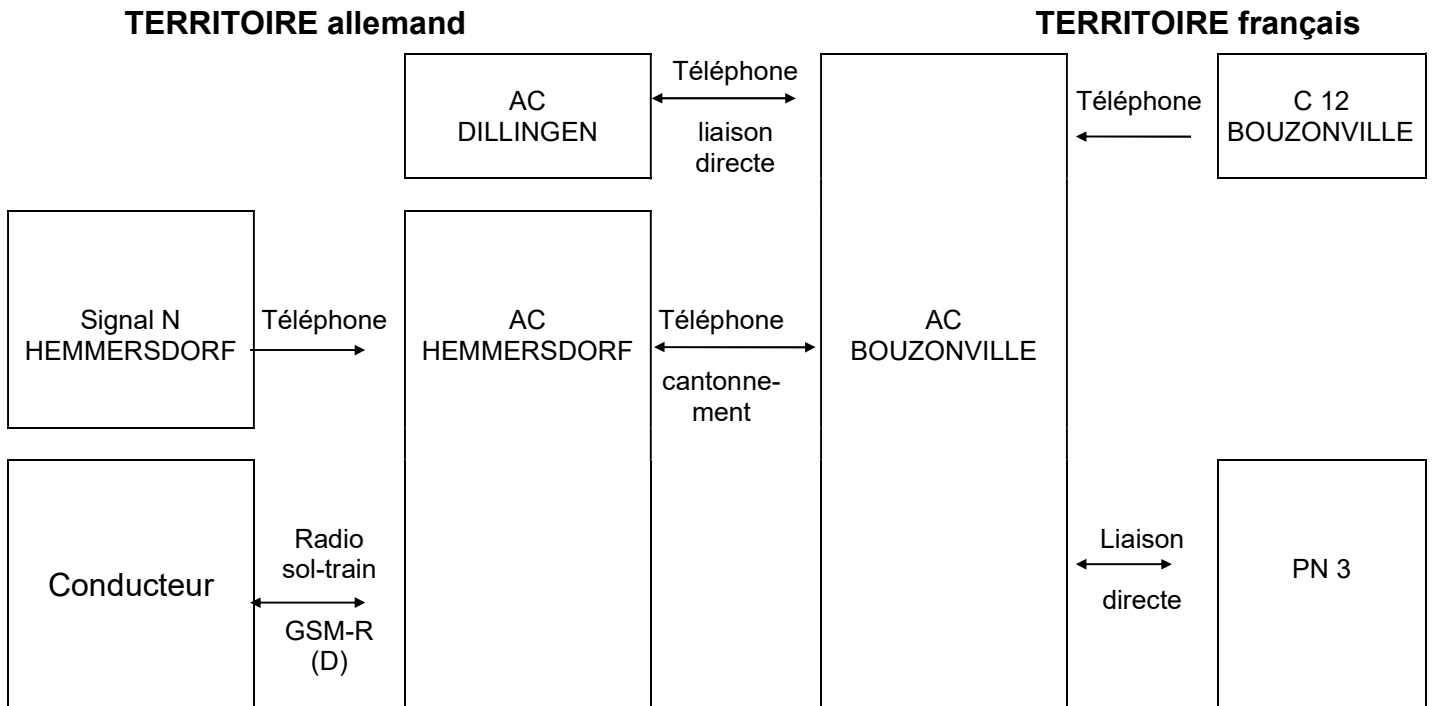
2.3. Commutation des systèmes de contrôle de vitesse

La section-frontière est équipée d'un système de basculement PZB / KVB réalisé en 2 points de commutation qui figurent à l'annexe 8

Un système technique d'assistance pour l'annonce des trains est implanté pour réduire les risques d'erreur lors de l'expédition des trains.

2.4. Liaisons téléphoniques

1. La section de ligne BOUZONVILLE - HEMMERSDORF comporte les liaisons téléphoniques et radio suivantes :



Toutes les communications par téléphone avec l'AC de HEMMERSDORF sont enregistrées sur une bande magnétique en place dans ce poste. La durée d'enregistrement sur cette bande est de deux heures environ de communications. Toutes les communications GSM-R (D) sont enregistrées au central de Stuttgart. En cas de besoin (par ex : accidents, dérangements,...) et sur demande de SNCF RÉSEAU, DB INFRAGO AG conserve les enregistrements et les transmet à SNCF RÉSEAU dans les meilleurs délais.

2.5. Cantonnement des trains

L'espacement des trains entre HEMMERSDORF et BOUZONVILLE est assuré dans les 2 sens de circulation par le cantonnement téléphonique particulier défini dans les articles 5.1 et 5.2.

2.6. Passage à niveau (PN) N° 3 - KM 6,967

1. Le PN n°3 est situé entre la frontière allemande et BOUZONVILLE au km 6,967.
2. Il est du type SAL 2 (PN à signalisation automatique lumineuse à 2 demi-barrières)
3. Mesures à prendre en cas de dérangement :

- a) **Différents cas de dérangement :**
- 1/ PN n° 3 RATE D'OUVERTURE

" Bahnübergang n° 3 Schranke lässt sich nicht öffnen"

- 2/ PN n° 3 RATE DE FERMETURE

" Bahnübergang n° 3 Schranke lässt sich nicht schließen"

- 3/ PN n° 3 BRIS DE BARRIERE - tous les feux routiers fonctionnent.

" Bahnübergang n° 3 Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage in Ordnung"

-4/ PN n° 3 BRIS DE BARRIERE. Les feux routiers ne fonctionnent pas.

"Bahnübergang n° 3 Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage defekt"

b) Dès qu'il a connaissance d'un dérangement au PN 3, l'AC avisé (AC Bouzonville ou AC Hemmersdorf) prend les mesures pour arrêter et retenir les trains et en informe immédiatement l'AC voisin sous la forme : **PN n°3 en dérangement (éventuellement la nature du dérangement)**
BU3 gestört (evtl.Art der Störung).

En fonction de la nature du dérangement, les AC doivent appliquer les mesures suivantes :

- Raté de fermeture (2/), - Bris de barrière et les feux routiers ne fonctionnent pas(4/)	Arrêt et rétention des trains.
- Raté d'ouverture (1/), - Bris de barrière et tous les feux fonctionnent (3/), - Reprise du gardiennage.	Remise à tous les trains pendant la durée du dérangement d'un ordre bilingue n°5, case x.41 : 20 km/h ➤ x.43 entre gare de Bouzonville et/ou x.44 Hemmersdorf ➤ (- sens BZV-HEM) x.47.1 du km 6,567 jusqu'au x.48.1 km 6,967 (- sens HEM-BZV) x.47.1 du km 7,367 jusqu'au x.48.1 km 6,967 ➤ x.95: Motif Nr. 19 ➤ numéro 95 avec indication complémentaire 95.20

c) En cas de bris de barrière sans avoir l'assurance que tous les feux routiers fonctionnent, l'AC de Bouzonville s'entend avec l'AC d'Hemmersdorf pour expédier en direction du PN 3 en dérangement un train avec l'ordre écrit bilingue DB n°95 puis 95.95 complété avec les mentions suivantes :

- **De s'arrêter avant le PN 3 au km 6,967**
(Halten Sie vor dem BÜ Nr.3 in km 6,967)
- **Et vérifier que tous les feux routiers du PN fonctionnent normalement**
(Überprüfen Sie, ob alle Lichtzeichen des BÜ normal funktionieren.)
- **Et faites part de vos constatations à l'AC de Hemmersdorf ou de Bouzonville**
(Melden Sie Ihre Feststellungen an den Fdl HEM ou BZV)
- **Motif: Bris de barrière**

d) Reprise de la circulation normale

L'AC de Bouzonville avise l'AC de Hemmersdorf de la reprise du service normal.

2.7. Modification de la signalisation permanente

Les deux gestionnaires d'infrastructure s'informent mutuellement des modifications permanentes de la signalisation sur la section frontière.

Les modifications de la signalisation sont portées à la connaissance des entreprises ferroviaires :

- Pour la partie française de la section frontière, par SNCF Réseau au moyen d'ARTIC (Avis de Restriction Temporaire de l'Infrastructure pour les conducteurs)
- Pour la partie allemande de la section frontière, par DB INFRAGO AG au moyen du La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten)

Particularité :

Les modifications qui concernent les deux gestionnaires d'infrastructure font l'objet d'une concertation préalable et sont reprises dans les deux documents (ARTIC et La).

2.8. Installations de limitations temporaires de vitesse

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

1) LTV prévues :

a) Lorsque sur la section frontière Bouzonville-Hemmersdorf des LTV doivent être mises en place, l'autre gestionnaire d'infrastructure doit en être informé dans les délais suivants :

Sens DB INFRAGO AG vers SNCF RÉSEAU :

Au plus tard le mardi de la semaine S-1 avant la mise en place de la LTV.

Sens SNCF RÉSEAU vers DB INFRAGO AG:

Au plus tard le mardi de la semaine S-5 avant la mise en place de la LTV.

b) Les conducteurs sont informés de la limitation temporaire de vitesse prévue sur la section frontière Bouzonville Hemmersdorf par le système **La** (La : système allemand d'information des LTV et autres particularités) de DB INFRAGO AG et ceci pour les deux sens de circulation. La diffusion via « ARTIC » est établit au plus tard le mardi de S-1 à 17h00.

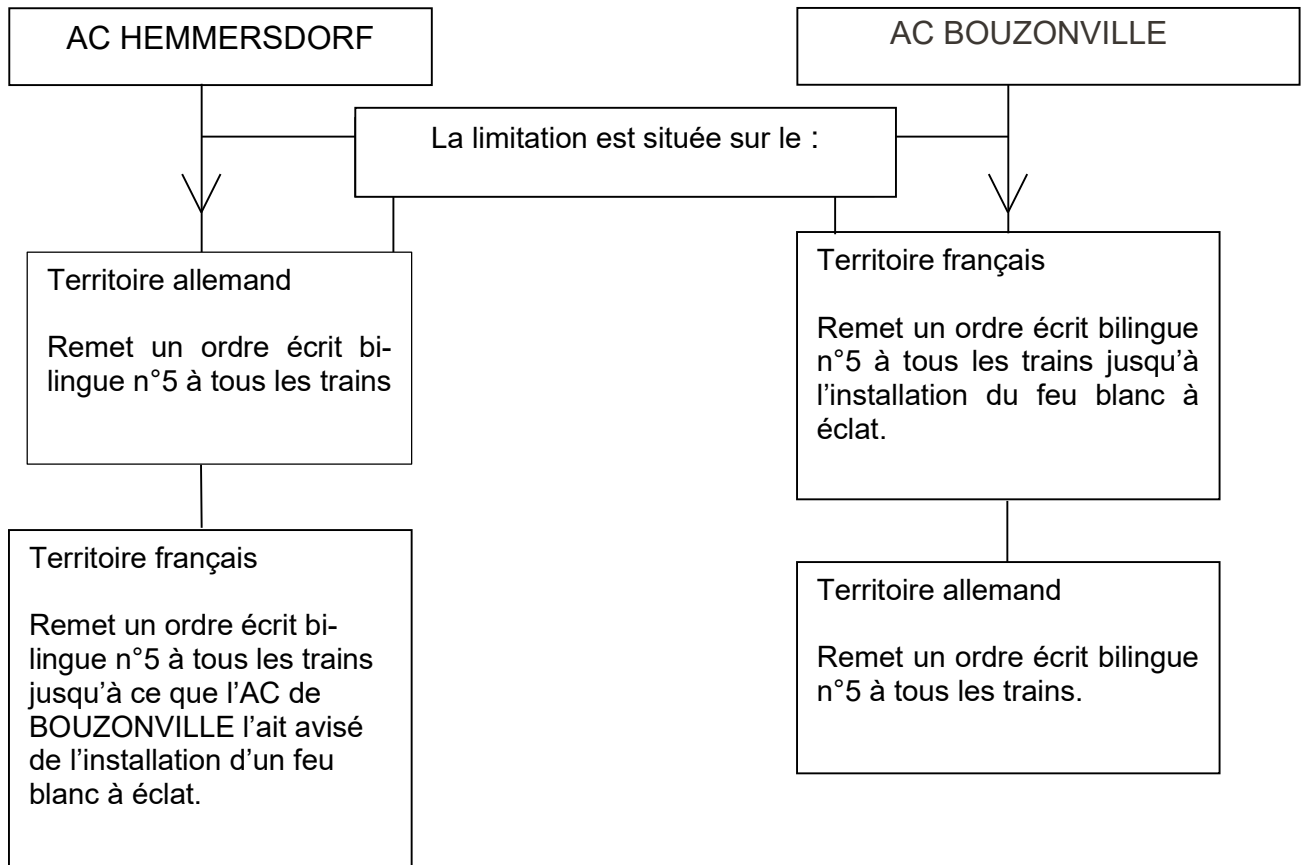
c) L'établissement « Produktionsdurchführung Saarbrücken » prend en compte dans le système **La**, les limitations de vitesse qui lui sont communiquées par SNCF RÉSEAU.

2) Les LTV inopinées :

a) Les LTV installées inopinément sont à signaler :

- Sur le territoire allemand : par les services techniques compétents de DB INFRAGO AG immédiatement à l'AC de HEMMERSDORF qui les répercute à l'AC de BOUZONVILLE.
- Sur le territoire français : par les services techniques compétents de SNCF RÉSEAU immédiatement à l'AC de BOUZONVILLE qui les répercute à l'AC de HEMMERSDORF et au CO2C LORCA.

b) Tant que les conducteurs ne sont pas avisés par le système **La** des limitations de vitesse, les mesures suivantes sont à appliquer vis-à-vis des trains :



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

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

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

2.9. Modifications des installations

Toute modification des installations de la section frontière BOUZONVILLE – HEMMERSDORF ayant des répercussions sur les conditions de travail des agents des EF et du GI est à communiquer par écrit aux GI voisins aux adresses ci-après :

<p>DB InfraGO AG Region Südwest Netz Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken</p>	<p>SNCF Réseau Zone de Production Nord Est Normandie Établissement Infra Circulation Lorraine Champagne Ardenne 14, viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex</p>
--	---

3. PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS

3.1. Horaires des trains

- 1) L'horaire de service sur cette section frontière est établi par DB INFRAGO AG en étroite coordination avec SNCF Réseau.
- 2) Les trains de sens Allemagne - France reçoivent des numéros pairs.
Les trains de sens France Allemagne reçoivent des numéros impairs.
- 3) Chaque changement de caractéristique, de vitesse, de plan de transport sur le territoire français est à adresser par SNCF Réseau à DB InfraGO.
- 4) SNCF Réseau (EIC LORCA) reçoit de DB InfraGO, au plus tard deux semaines avant le changement de service, deux exemplaires des fascicules horaires et des renseignements techniques de la section frontière Bouzonville Hemmersdorf.
- 5) Le Regionalbereich Netz Südwest est à aviser de toute limitation permanente de vitesse devant être appliquée sur le territoire français.
Tant que cette vitesse n'est pas inscrite aux documents horaires, les conducteurs doivent être avisés comme pour la mise en place d'une limitation de vitesse inopinée (voir article 2.8).

3.2. Signalisation d'arrière des trains

Entre Bouzonville et Hemmersdorf (et inversement), la signalisation portée par les trains est réalisée selon les prescriptions suivantes :

Signalisation d'avant :

- 3 feux blancs disposés en triangle.

Signalisation d'arrière :

Les règles françaises sont applicables en fonction du type de train (train de machine, machine HLP, train de voyageurs ou train de marchandises)

- 2 feux rouges fixes (signaux incorporés ou lanternes amovibles)

Ou

- 2 plaques réfléchissantes.

Les mesures à prendre en cas d'anomalie dans la constitution de la signalisation des trains sont celles définies par les règles nationales.

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

3.3. Acheminement des transports exceptionnels

1) a) Un wagon comportant un transport exceptionnel (TE) ne peut être incorporé dans un train que s'il a fait l'objet d'un Beförderungsanordnung de DB InfraGO et d'un Avis de transport exceptionnel (ATE) de SNCF RÉSEAU.

b) Le LU de DB InfraGO et l'ATE de SNCF RÉSEAU reprennent :

- le numéro d'ordre propre au réseau d'infrastructure expéditeur et celui du réseau voisin
- la description de l'envoi
- la date d'acheminement (non indiquée dans l'ATE)
- le train à utiliser et les conditions d'acheminement sur cette section frontière.

Le train et la date d'acheminement sont impérativement à communiquer au préalable.

Les LU et ATE règlent les acheminements des TE jusqu'à leur frontière respective. Dans ces documents, les prescriptions d'acheminement du réseau voisin, au-delà de la frontière, sont à indiquer spécialement.

En cas d'envoi du sens Allemagne-France, qui nécessite au départ de Bouzonville l'emploi d'une bâche au néoprène, l'ATE de SNCF Réseau comporte derrière le numéro du BTE la mention « avec bâche néoprène ». Cette mention est portée en langue allemande sur le LÜ, derrière le numéro d'ordre (« mit Neoprendecke »).

2) Le COGC Lorraine et la Betriebszentrale KARLSRUHE se proposent respectivement les TE. Le réseau prenant n'accepte le TE que si l'avis correspondant est bien parvenu aux services compétents de la SNCF RÉSEAU et DB INFRAGO.

3) Les TE sont à acheminer en tête de train. Ils ne doivent être incorporés qu'après réception de l'autorisation par le COGC Lorraine et la Betriebszentrale KARLSRUHE.

Les envois relevant d'une LÜ de France vers l'Allemagne, sont repérés sur le relevé de véhicule par la mention « N°...BTE », comportant le numéro d'ordre de SNCF RÉSEAU

4) L'AC chargé d'expédier un train comportant un TE doit, au préalable, renseigner l'AC de la gare voisine et lui communiquer les numéros de l'ATE de SNCF RÉSEAU et du LÜ de DB INFRAGO. Avant de donner l'autorisation d'expédier le train l'AC de la gare voisine vérifie que les numéros communiqués correspondent aux documents en sa possession.

3.4. Trains spéciaux

1. Un train spécial est un train ne figurant pas au TST de la section frontière (cf. art 5.1).
2. Le service horaire DB InfraGO ou BZ KARLSRUHE et le COGC LORCA organisent les mises en marche de ces trains spéciaux sur la section frontière d'un commun accord et s'échangent les données nécessaires à la circulation de ces trains.
3. Ces trains doivent être concertés le plus tôt possible, au moins 4 heures avant l'heure théorique de départ.
4. BZ KARLSRUHE avise les AC concernés.
5. Pour ces trains circulant dans le sens France-Allemagne, la BZ KARLSRUHE communique par Fax à l'AC de Bouzonville une fiche de marche (Fahrplan-Mitteilung) bilingue (voir annexe 4) comportant le mode de freinage et le pourcentage de poids-frein nécessaire, le numéro et la catégorie statistique du train. L'AC de Bouzonville remet la fiche de marche au conducteur.
6. Les trains spéciaux ne doivent pas être mis en marche les DF des 2 pays, ainsi que pendant les périodes de fermeture à la circulation de la section frontière, sauf autorisation spéciale définie d'un commun accord.

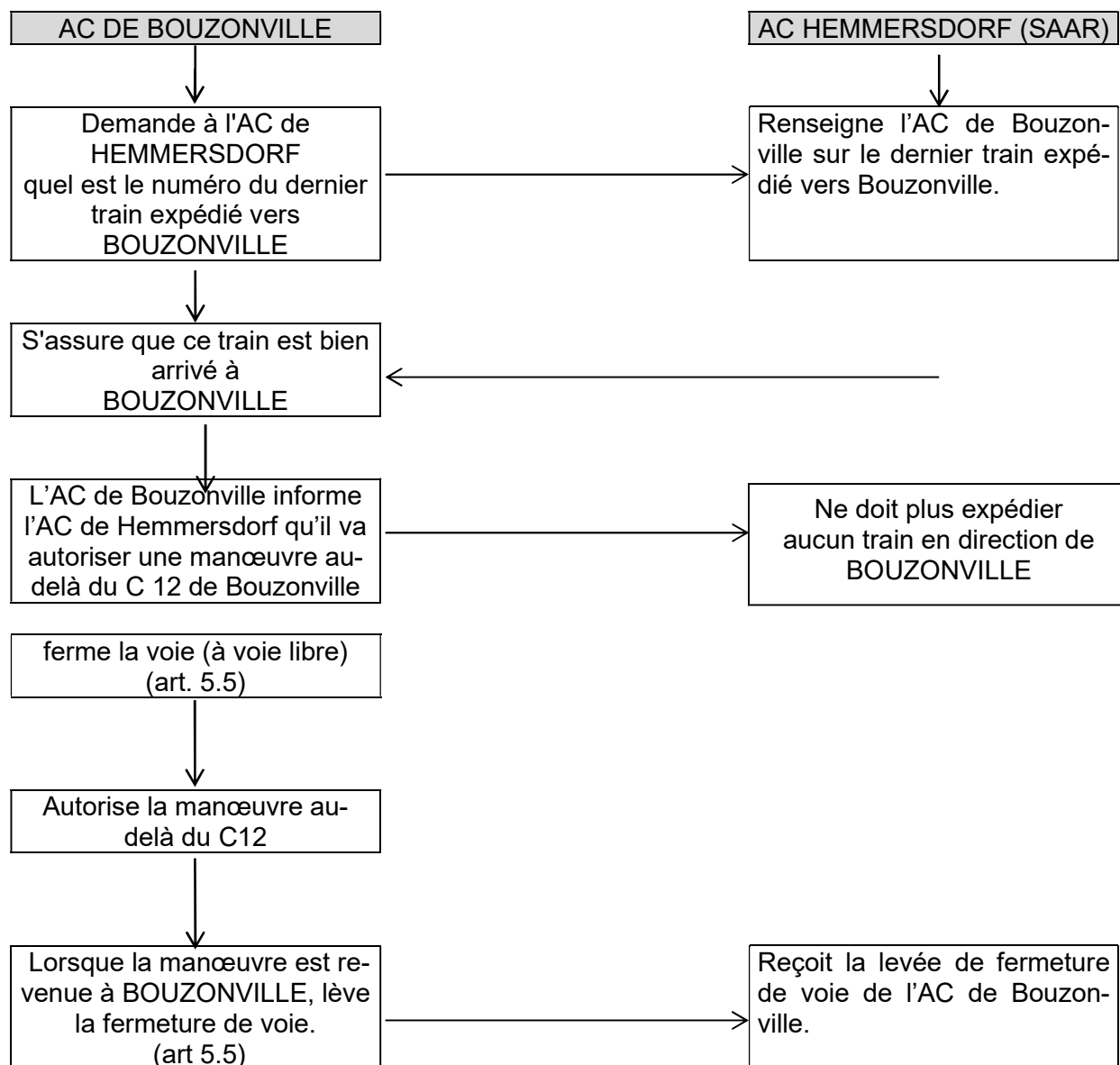
3.5. Suppression de trains

- 1) En cas de suppression de train sur la section frontière, les ExF doivent en aviser dès que possible le BZ KARLSRUHE
- 2) La BZ KARLSRUHE avise l'AC de Bouzonville, qui note la suppression du train sur son carnet d'enregistrement des dépêches. Le BZ KARLSRUHE avise également l'AC de Hemmersdorf.

4. Manœuvres au-delà du signal d'entrée C12 de Bouzonville

Les manœuvres sont effectuées dans les limites de la gare.

Exceptionnellement, si une manœuvre doit être réalisée au-delà du C12, la procédure suivante doit être appliquée :



5. Circulation des trains

5.1. Ordre de succession des trains

En cas de mise en marche de plusieurs circulations sur une même journée, un document reprenant l'ordre de succession des trains doit être établi par la BZ KARLSRUHE.

5.2. Communications entre les AC

1. Le présent article s'applique aux communications relatives aux annonces des trains ainsi qu'à celles se rapportant à la circulation et à la sécurité.
2. Les annonces s'effectuent de vive voix et sont, en principe, transmises par l'intermédiaire de la ligne téléphonique directe. En cas de dérangement de cette liaison, les annonces peuvent être faites par tout autre moyen de communication.
3. Les AC doivent s'identifier de la manière suivante : **"Hier Fdl Hemmersdorf"** (Ici, AC Hemmersdorf) ou **"Hier Fdl Bouzonville"** (Ici, AC Bouzonville).
A chaque prise de service les AC s'identifient en précisant leur nom.
4. Les dépêches à contenu prescrit doivent être collationnées, le collationnement est précédé des mots : **"Ich wiederhole"** (je répète).
L'exactitude du collationnement est à confirmer par le mot : **"Richtig"** (exact).
5. Les communications sans contenu prescrit doivent être répétées avec les données essentielles.

5.3. Procédure d'annonce des trains

L'AC de BOUZONVILLE et l'AC de HEMMERSDORF s'annoncent mutuellement les trains.
Chaque annonce est précédée par le mot « Annonce de train » (Zugmeldung)
Les trains des 2 sens sont proposés et acceptés au plus tôt 5 minutes avant l'heure prévue de départ ou de passage.

5.3.1. Offre - Acceptation

5.3.1.1. Trains de sens Allemagne – France

Rôle de l'AC de HEMMERSDORF

Un train ne doit être proposé à l'AC de BOUZONVILLE que si :

- le dernier train expédié est arrivé à BOUZONVILLE,
- le dernier train accepté en provenance de BOUZONVILLE est arrivé à HEMMERSDORF .

L'AC propose le train sous la forme :
" Train n° ... est-il accepté ?"
(Wird Zug (Nummer) angenommen)

Rôle de l'AC de BOUZONVILLE

L'AC accepte le train sous la forme :
"Zug (Nummer) Ja"
(Train n° ... oui).

5.3.1.2. Trains de sens France – Allemagne

Rôle de l'AC de BOUZONVILLE

Un train ne doit être proposé à l'AC de HEMMERSDORF que si les conditions suivantes sont réalisées :

- le dernier train expédié est arrivé à HEMMERSDORF ,
- le dernier train accepté en provenance de HEMMERSDORF est arrivé à BOUZONVILLE.

L'AC propose le train sous la forme :
"Wird Zug (Nummer) angenommen"
(train n° ... est-il accepté ?).

Rôle de l'AC de HEMMERSDORF

L'AC accepte le train sous la forme :
« Zug (Nummer) Ja »
(Train n°..... oui)

6) Les trains sont annoncés dès que possible après leur acceptation sous la forme :

"Zug (Nummer) voraussichtlich ab in Minuten..."
(« annonce de train : train (n°) départ prévu à ... »
(minutes de l'heure de départ ou de passage)).

5.3.2. Reddition de voie libre

Après avoir vérifié que le train est porteur de la signalisation d'arrière et que sa protection est assurée, l'AC rend immédiatement voie libre sous la forme :

"Zug (Nummer) in (Name der Stelle)"
(train (n°) arrivé à (nom de la gare)).

La reddition de voie libre donne l'assurance que le canton est libéré.

5.4. Ordres écrits

Il ne peut être délivré aux conducteurs que des ordres écrits sur imprimés bilingues (Voir modèle annexe 3a).

Les ordres écrits DB et SNCF sont repris aux annexes 3a et 3b.

5.5. Fermeture de la voie sur la section frontière pour accident, incident ou manœuvres au-delà du C12

- 1) L'AC de BOUZONVILLE est seul qualifié pour fermer la voie et pour lever la fermeture de voie.
- 2) La pleine voie ne peut être fermée que si :
 - la fermeture a été concertée entre les 2 AC,
 - le dernier train est bien arrivé à Bouzonville ou Hemmersdorf.

Lorsque la pleine voie ne peut être entièrement parcourue par suite d'accident ou pour d'autres motifs, elle doit être fermée immédiatement, sans que les prescriptions ci-dessus soient remplies.

- 3) Pendant la fermeture de voie, les prescriptions propres à chaque gestionnaire d'infrastructure sont appliquées de part et d'autre.
- 4) L'avis de fermeture de la voie est donné par l'AC de BOUZONVILLE par la dépêche :
„Gleis zwischen BOUZONVILLE und HEMMERSDORF gesperrt“
(Voie entre BOUZONVILLE et HEMMERSDORF fermée).
- 5) La fermeture de la voie ne doit être levée par l'AC de BOUZONVILLE que lorsque toutes les circulations engagées à voie fermée (ou le train ou la partie de train en détresse) ont dégagé la voie soit à BOUZONVILLE soit à HEMMERSDORF.
- 6) La fermeture de la voie est levée par la dépêche :
"Sperrung des Gleises zwischen BOUZONVILLE und HEMMERSDORF, aufgehoben"
(Fermeture de la voie entre BOUZONVILLE et HEMMERSDORF levée).

5.6. Train ou partie de train laissée en pleine voie

- 1) Lorsqu'en pleine voie un train est en détresse ou lorsqu'une partie de train doit être abandonnée, il faut procéder à une fermeture de voie pour assurer le dégagement de la voie (art. 26).
- 2) La fermeture de la voie ne doit être levée que si les prescriptions de l'article 24.5 sont remplies.

5.7. Circulation à voie fermée d'un train de secours

- 1)
 - a) L'application de cet article est subordonnée à l'application préalable des points 1 à 4 de l'article 5.5.
 - b) Pour la circulation à voie fermée au cours de travaux, les dispositions de l'article 63 sont applicables.
- 2) **La circulation à voie fermée a pour origine HEMMERSDORF**

a) L'AC de HEMMERSDORF applique les mesures ci-après :

- il s'assure auprès de l'AC de BOUZONVILLE du numéro du dernier train ayant circulé avant le train en détresse en l'interrogeant. Il n'autorise la circulation à voie fermée qu'après avoir reçu de l'AC de BOUZONVILLE la confirmation du dernier train ayant circulé avant le train en détresse par la dépêche suivante :

"Zug (Nr) ist letzter Zug vor dem liegen gebliebenem Zug (Nr)".

(train n° ... est le dernier train avant le train en détresse n° ...).

- Et, si ce train était en direction de HEMMERSDORF, il s'assure qu'il est bien arrivé complet à HEMMERSDORF.

b) La circulation à voie fermée ne peut être expédiée qu'avec l'autorisation de l'AC de BOUZONVILLE.

c) La circulation à voie fermée doit recevoir un ordre écrit bilingue n°6 (annexe 3) lui prescrivant de marcher à vue. (Motif n° 12 et/ou n° 13).

3) La circulation à voie fermée a pour origine BOUZONVILLE

a) L'AC de BOUZONVILLE applique les mesures suivantes :

- il s'assure auprès de l'AC de HEMMERSDORF du numéro du dernier train ayant circulé avant le train en détresse en l'interrogeant. Il n'autorise la circulation à voie fermée qu'après avoir reçu de l'AC d'HEMMERSDORF la confirmation du dernier train ayant circulé avant le train en détresse par la dépêche suivante :

"Zug (Nr) ist letzter Zug vor dem liegen gebliebenem Zug (Nr)".

(train n° ... est le dernier train avant le train en détresse n° ...).

- Si ce train est du sens HEMMERSDORF - BOUZONVILLE, il s'assure qu'il est arrivé complet à BOUZONVILLE.

b) la circulation à voie fermée ne peut être expédiée qu'avec l'autorisation de l'AC de HEMMERSDORF.

c) la circulation à voie fermée est expédiée avec un ordre écrit bilingue n°6 prescrivant de marcher à vue (annexe 3 motif n° 12 et/ou n° 13).

5.8. Dérangement de l'ensemble des moyens de communication

Lorsque tous les moyens de communication entre HEMMERSDORF et BOUZONVILLE sont en dérangement et qu'aucun échange n'est possible par les installations de télécommunications, la circulation des trains est suspendue.

5.9. Arrêt des circulations en cas de danger

1) En cas de connaissance d'un danger, il convient d'arrêter immédiatement les circulations en cours, sauf si le danger était augmenté de ce fait.

2) Tout danger doit être signalé immédiatement sur la ligne directe, l'alerte est formulée sous la forme suivante :

Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten sofort anhalten
Ich wiederhole:
Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten sofort anhalten
Hier ... (Tätigkeit und Name des Meldenden)

Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations
Je répète :
Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations
 Ici (Nom et fonction de l'émetteur)

3) L'AC d'HEMMERSDORF doit émettre l'alerte par radio sol - train que le train se trouve sur le territoire français ou allemand.

5.10. Demande de secours

- 1) Le conducteur demande le secours soit par téléphone, soit par radio, soit par exprès ou par tout autre moyen disponible.
- 2) Les AC et les conducteurs s'informent et s'entendent sur les conditions du secours et les mesures à prendre, que ce soit sur le territoire français ou allemand.
- 3) Le train ne peut être remis en marche ou se laisser pousser qu'avec l'autorisation des AC de BOUZONVILLE et de HEMMERSDORF.
- 4) La première partie du train ne peut se remettre en marche qu'avec l'autorisation des AC comme prévu au point 3.
- 5) Le retour à la gare en arrière est subordonné à l'autorisation de l'AC de la gare en arrière et à la présence d'un engin moteur en tête du mouvement.

L'AC de BOUZONVILLE autorise le mouvement de retour à BOUZONVILLE en complétant l'ordre bilingue n°95 puis 95.95 (annexe 3) par le texte suivant :

“Kehren sie zurück bis Einfahrtsignal C12 in km 0,371 des Bahnhofs Bouzonville dann melden Sie sich am Telefon”.
(Revenez jusqu'au signal d'entrée C12 Km 0,371 de la gare de Bouzonville puis présentez – vous au téléphone).

L'AC de HEMMERSDORF autorise le mouvement de retour à HEMMERSDORF par un ordre écrit bilingue n°95 puis 95.95 selon les prescriptions de la réglementation allemande.

5.11. Situations dangereuses

- 1) Le conducteur doit aviser par les moyens les plus rapides l'AC de HEMMERSDORF ou l'AC de BOUZONVILLE en cas d'anomalies dangereuses ou d'accidents.
- 2) L'AC de HEMMERSDORF avise le (Notfalleitstelle) service des urgences à KARLSRUHE.
- 3) L'AC de BOUZONVILLE avise le CO2C LORCA.

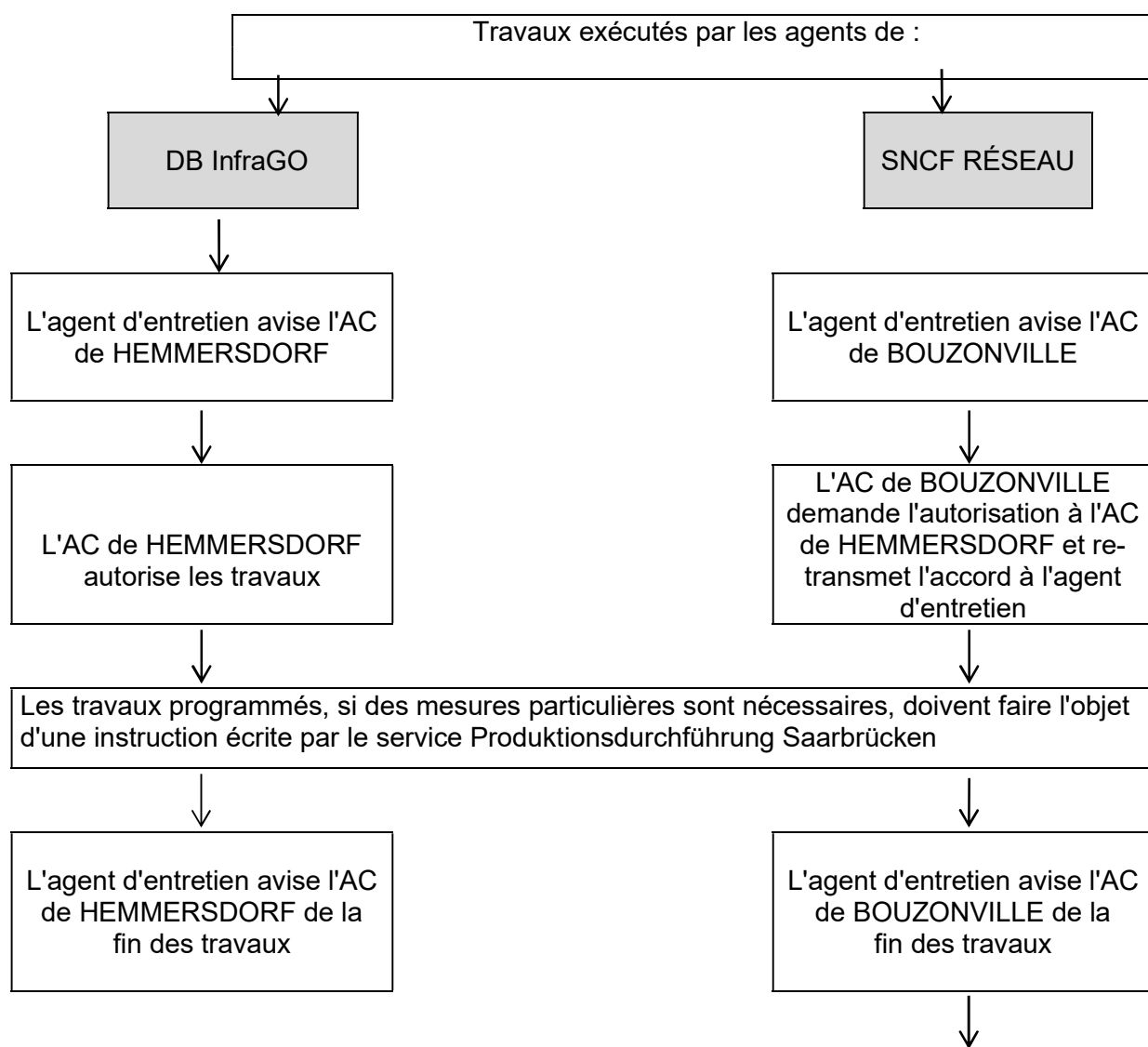
- 4) Les AC de HEMMERSDORF et de BOUZONVILLE s'entendent pour appliquer les mesures adéquates et avisent leur direction conformément aux directives de chaque gestionnaire d'infrastructure.
- 5) Une enquête commune doit être effectuée de façon concertée par les représentants des deux gestionnaires d'infrastructure.
- 6) En cas de déraillements ou d'autres situations dangereuses qui nécessitent l'intervention de techniques de relevage, les moyens d'intervention utilisés sont concertés entre les représentants des deux gestionnaires d'infrastructure de façon à assurer le retour à la situation normale dans les meilleures conditions.

6. TRAVAUX

6.1. Travaux sur les installations de sécurité ne nécessitant pas de fermeture de voie

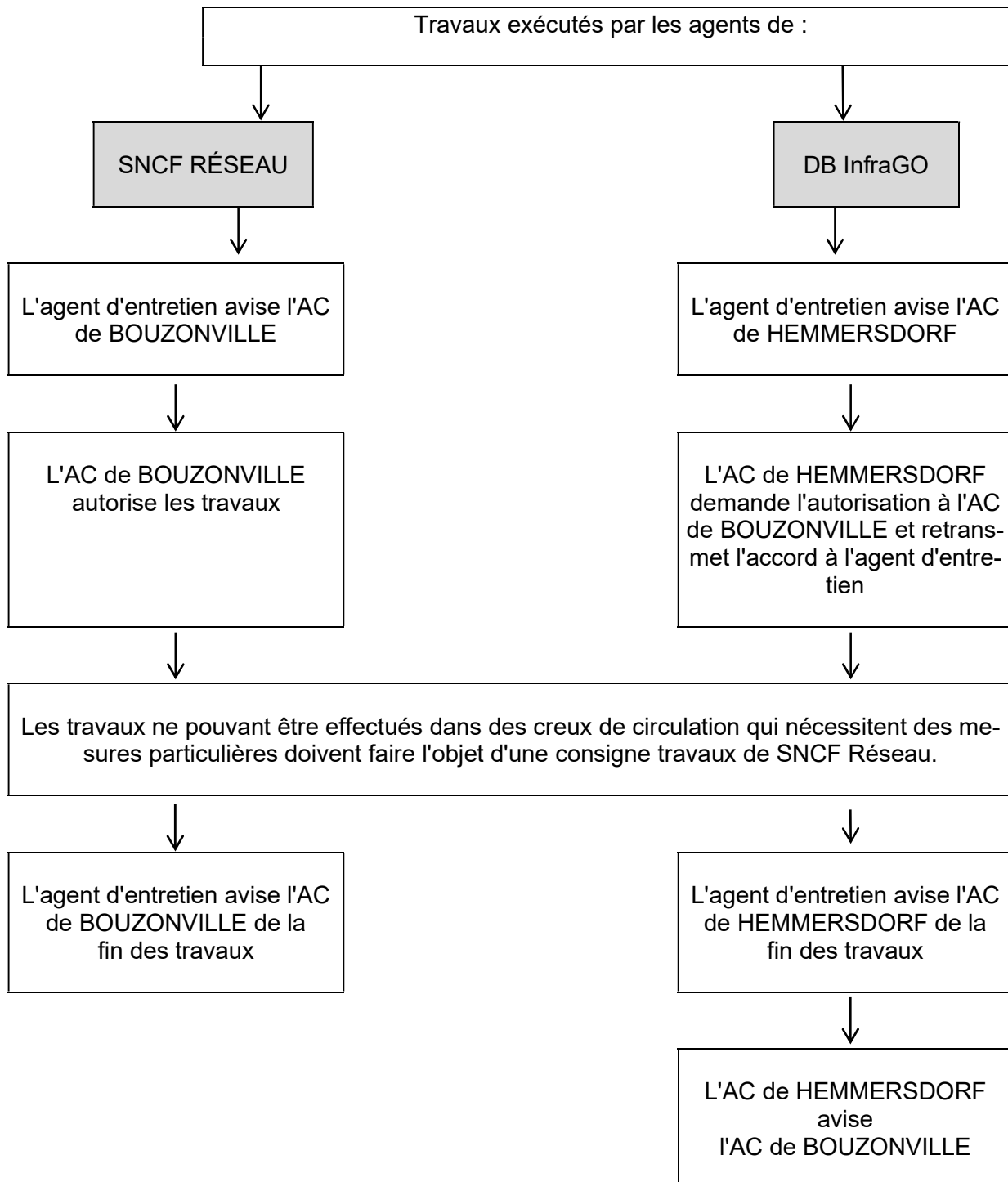
- 1) Chaque GI ne peut effectuer des travaux que sur les installations situées sur son territoire national.
- 2) En complément des dispositions propres à chacun des GI, les agents appliquent les prescriptions suivantes :

a) Travaux sur le territoire allemand



L'AC de BOUZONVILLE
avise
l'AC de HEMMERSDORF

b) Travaux sur le territoire français



3) Les instructions écrites doivent être arrêtées en commun par le Regionalbereich de DB INFRAGO AG et le CO2C Lorraine au plus tard 4 semaines avant le début des travaux. Ils déterminent à cette occasion la nature des travaux, les conséquences sur la circulation des trains, la durée et les

mesures à prendre, notamment en matière de sécurité du personnel (intervention d'un agent sur le territoire étranger).

6.2. Fermeture de la voie pour travaux en pleine voie

- 1) Les travaux sont exécutés selon les règles en vigueur du GI concerné.
- 2) Les travaux doivent faire l'objet d'une concertation préalable entre les AC et les services techniques de chaque GI.
- 3) L'AC qualifié pour décider de la fermeture de la voie et de la levée de la fermeture de la voie est l'AC de BOUZONVILLE. Lorsque le poste de BOUZONVILLE est non tenu, l'AC d'Hemmersdorf est autorisé à fermer la voie en application du point 12)
- 4) La pleine voie ne doit être fermée que :
 - a) si la fermeture a été concertée entre les 2 AC.
 - b) si l'AC de HEMMERSDORF a donné l'assurance que le dernier train du sens BOUZONVILLE - HEMMERSDORF est arrivé à HEMMERSDORF.
 - c) si le dernier train du sens HEMMERSDORF - BOUZONVILLE est arrivé à BOUZONVILLE.
- 5) L'avis de fermeture de la voie est donné par l'AC de BOUZONVILLE par la dépêche :

"Gleis zwischen BOUZONVILLE und HEMMERSDORF gesperrt"
 ("voie entre BOUZONVILLE et HEMMERSDORF fermée").
- 6) Les mesures de sécurité à appliquer pour assurer la fermeture de la voie sont fixées par les prescriptions propres à chaque GI.
- 7) Sur la section frontière il ne peut être accordée qu'une seule autorisation de travaux à la fois. Toutefois par exception des travaux peuvent être autorisés simultanément s'ils font l'objet d'un accord écrit entre les deux GI (consigne travaux ,....).
- 8) Les services techniques avisent l'AC concerné de la fin des travaux.
- 9) Mesures pour lever la fermeture de la voie.
 - a) Lorsqu'il s'agit de travaux sur le territoire allemand, l'AC d'HEMMERSDORF avise l'AC de BOUZONVILLE par la dépêche suivante :

" Arbeiten im Gleis BOUZONVILLE-HEMMERSDORF von der Grenze bis HEMMERSDORF beendet"

 (Travaux sur voie BOUZONVILLE-HEMMERSDORF entre la frontière et HEMMERSDORF terminés)
 - b) Lorsqu'il s'agit de travaux sur le territoire français, l'AC de BOUZONVILLE s'assure que le responsable du processus des travaux lui a rendu la demande de fermeture de voie.
- 10) La fermeture de la voie est levée par l'AC de BOUZONVILLE par la dépêche :

"Sperrung des Gleises zwischen BOUZONVILLE und HEMMERSDORF aufgehoben"
(Fermeture de la voie entre BOUZONVILLE et HEMMERSDORF levée).

11) L'AC de BOUZONVILLE prend attachement de la fermeture de la voie et de la levée sur le registre d'annonce des trains (Cf. annexe 6).

12) L'AC d'HEMMERSDORF vérifie dans son registre d'annonce et téléphone au poste pour s'assurer de l'occupation de BOUZONVILLE. En cas d'absence d'AC à BOUZONVILLE, l'AC d'HEMMERSDORF est autorisé à fermer la voie et en prend attachement sur son registre d'annonce de trains. L'engagement de la circulation à voie fermée est autorisé suivant l'art 6.3.

6.3. Circulation à voie fermée pour travaux

- 1) Les circulations à voie fermée de BOUZONVILLE et HEMMERSDORF ne doivent pas dépasser la frontière de leur pays respectif.
- 2) Dès que la voie est fermée selon le point 6.2, les trains de travaux peuvent être engagés selon la réglementation propre à chaque GI.
- 3) L'engagement et le dégagement de ces trains de travaux ne sont pas à annoncer entre AC.
- 4) La dépêche de fin de travaux de l'AC de HEMMERSDORF est la confirmation que tous les trains de travaux engagés du côté allemand ont dégagés la voie à HEMMERSDORF.

6.4. Réserve

7. Composition des trains. Cas généraux

7.1. Composition des trains

- 1) Trains de voyageurs - longueur maximum : 200 m.
- 2) Trains de marchandises : trains freinés au FCM avec un maximum de 250 essieux et une longueur maximale de 700 m (locomotive comprise).
- 3) Aucun wagon de marchandises ne peut être incorporé dans un train de voyageurs.

7.2. Réserve

7.3. Freinage des trains

- 1) Tous les véhicules doivent être raccordés à la conduite générale. Le frein doit fonctionner sur le premier et le dernier véhicule.
- 2) Le pourcentage de freinage minimum requis entre BOUZONVILLE et HEMMERSDORF est de 57% pour les trains de fret. Les manettes doivent être sur position G.

Il est établi un bulletin de freinage bilingue (annexe 7). Si la masse freinée est inférieure à la masse freinée nécessaire, la BZ KARLSRUHE doit en être informée. Cette dernière donne alors ses instructions sur l'imprimé bilingue intitulé "Fiche de marche" (Fahrplanmitteilung annexe 4).

7.4. Réserve

7.5. Vitesse limite des trains

La vitesse limite des trains est de 50 km/h en territoire français et 60 km/h en territoire allemand.

8.Composition des trains. Cas particuliers

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

1) Des véhicules inaptes à la vitesse limite du train dans lequel ils sont incorporés ne peuvent l'être qu'exceptionnellement et avec accord commun du CO2C Lorraine et de la BZ KARLSRUHE.

2) Le conducteur reçoit des instructions dans les conditions suivantes :

Sens Allemagne → France

Le conducteur reçoit une fiche de marche - bilingue (annexe 4) qu'il remet à l'arrivée à l'AC de BOUZONVILLE.

Sens France → Allemagne

Transmission d'une fiche de marche bilingue (annexe 4) par la BZ KARLSRUHE à l'AC de BOUZONVILLE, qui la remet au conducteur.

8.2. Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses

1) Les marchandises dangereuses sont désignées au règlement concernant le trafic international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

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

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

9. Personnel des trains

9.1. Equipement des trains en personnel

Les trains doivent être équipés par un conducteur et comporter la radio – sol train DB et le contrôle de vitesse PZB 90.

10. Divers

10.1. Tunnels

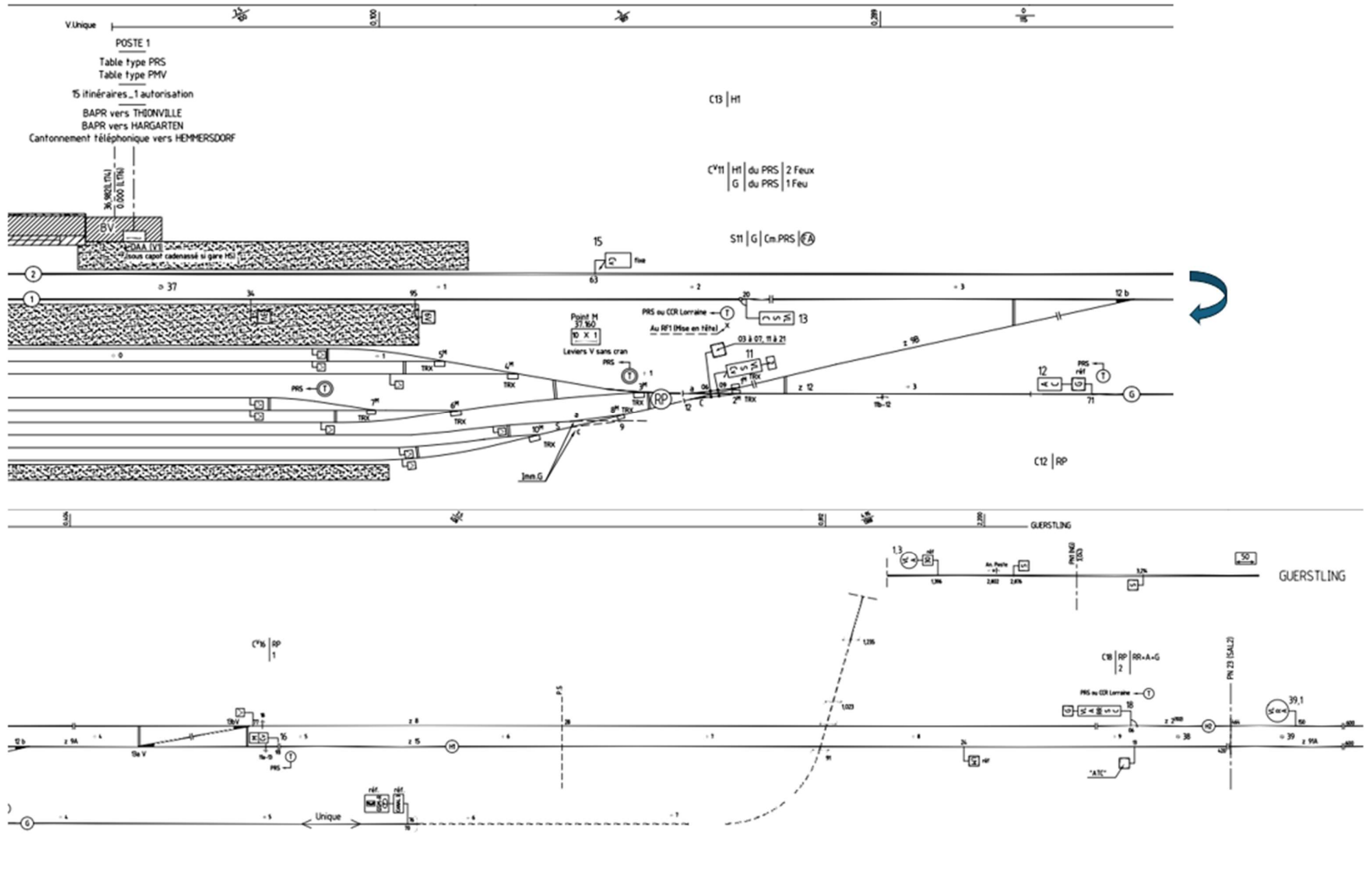
Il existe 2 tunnels sur la section frontière française.

Le premier, du Km 0,574 au Km 0,790.

Le second, du Km 1,019 au Km 1,229.

Les caractéristiques concernant ces tunnels figurent à l'annexe n°9. Ces renseignements peuvent être nécessaires aux services de secours en cas d'accident ou d'incident.

ANNEXE 1 / ANLAGE 1 : Lageplan des Bahnhofs Bouzonville / Plan de la gare de Bouzonville

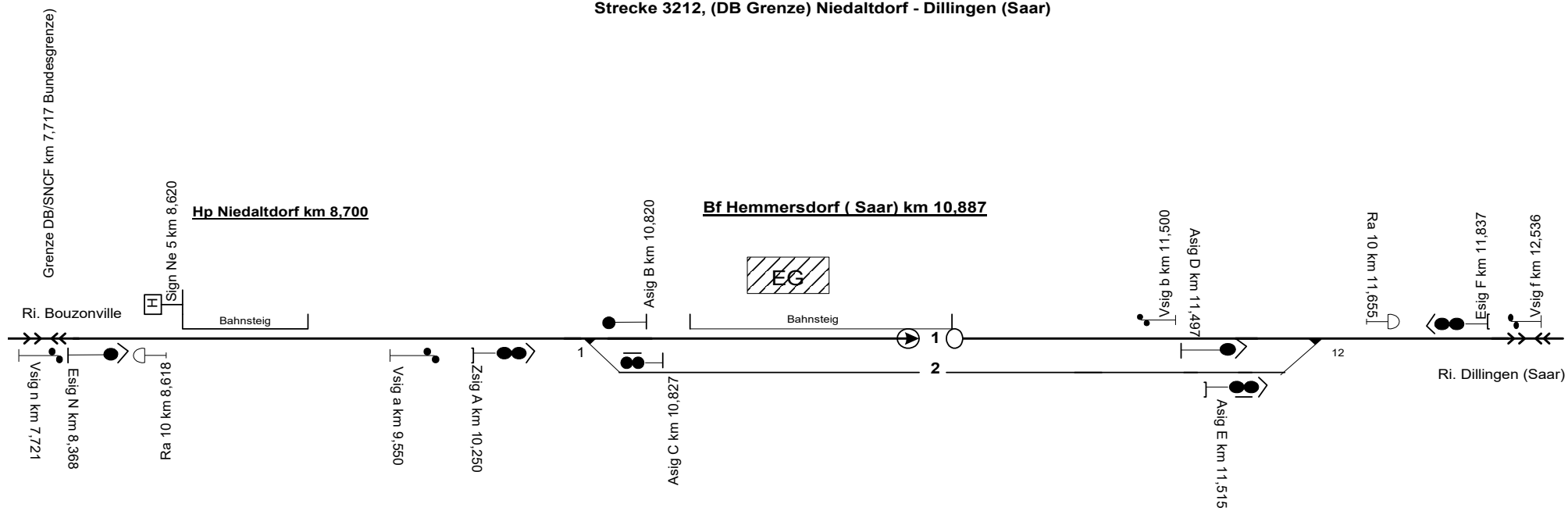


Bouzonville - Hemmersdorf

ANNEXE 2 / ANLAGE 2: Lageplan des Bahnhofs Hemmersdorf / Plan de la gare de Hemmersdorf

Grundplan

Strecke 3212, (DB Grenze) Niedaltdorf - Dillingen (Saar)



Aufgestellt:
N-SW-B 5 P (SBR)-Dr
Basa 956 2432
21.01.2001

**ANNEXE 3 a / ANLAGE 3 a: 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'émetteur

1 **Vorbefahrt am EOA / Vorbefahrt am Signal Autorisation de franchir un EOA / Signal**

darf vorbeifahren est autorisé à am
EOA/Signal franchir un EOA/Signal 1.1.1.1 km / 1.11.2 Signal, Zugmeldestelle Signal, Poste
und et
1.1.2.1 km / 1.12.2 Signal, Zugmeldestelle Signal, Poste
 ist vom Fahren auf Sicht befreit und et
x.25 est dispensé de marcher à vue 1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle Signal, Poste
 Zusätzliche Instructions complémentaires
x.95 Anweisungen x.96 [Freitext texte libre]

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

darf in SR weiterfahren, wenn keine ECTS-Fahrerlaubnis empfangen wurde ist vom Fahren auf Sicht
x.25 Si aucune MA n'est reçue, est autorisé à poursuivre en mode SR 2.10 marcher à vue
 Zusätzliche Instructions complémentaires
x.95 Anweisungen x.96 [Freitext texte libre]

3 Verbleiben im Stillstand Obligation de rester à l'arrêt

Verbleiben im Stillstand "Fahrt beenden" durchführen Vorhandene ECTS-Fahrerlaubnis löschen
3.10 Rester à l'arrêt 3.15 Exécuter la fin de mission 3.20 Supprimer la MA disponible

4 Widerruf eines Befehls Annulation d'une instruction

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

5 Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung Obligation de circuler à vitesse limitée

Geschwindigkeitsbeschränkung und et
x.41 Circular à une vitesse maximale de x.42.1 km/h zwischen/in Entre / à
von de x.43 Zugmeldestelle Localisation
x.44 Zugmeldestelle Localisation bis à
x.47.1 km / x.47.2 Signal x.48.1 km / x.48.2 Signal
 Zusätzliche Instructions complémentaires
x.95 Anweisungen x.96 [Freitext texte libre]

6 Fahren auf Sicht Marcher à vue

Fahren auf Sicht [und et] Geschwindigkeitsbeschränkung
6.40 Marcher à vue x.41 Circular à une vitesse maximale de x.42.1 km/h
zwischen/in und et
Entre / à 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
 Strecke aus folgendem Grund prüfen
x.90 Vérifier le parcours pour la raison
x.91 [Freitext texte libre] x.92 [Freitext texte libre]
Ergebnis melden an
Présenter ses conclusions à
 Zusätzliche Instructions complémentaires
x.95 Anweisungen x.96 [Freitext texte libre]

7 **Starten in SR Autorisation de se remettre en marche après préparation d'un mouvement**
 darf in SR starten Est autorisé à darf vorbeifahren am EOA
7.10 circuler en SR 7.20 Est autorisé à franchir un EOA 7.21 Signal, Zugmeldestelle
Signal, localisation
 ist vom Fahren auf Sicht befreit
x.25 Est dispensé de marcher à vue

8 **BÜ sichern Sécurisation d'un PN**
 muss halten vor BÜ zwischen/in und et
8.50 S'arrêter avant le PN entre / à x.43 Zugmeldestelle Localisation 8.51.1 km und et 8.52.1 km und et 8.53.1 km
in à 8.51.1 km und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist
x.44 Zugmeldestelle Localisation und et 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 Restrictions d'alimentation électrique zwischen/in und et
entre / à x.43 Zugmeldestelle Localisation

9.70 Fahren mit gesenktem Stromabnehmer Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter
Circular avec pantographe abaissé 9.75 Circular avec disjoncteur ouvert
von bis
de x.47.1 km / x.47.2 Signal à x.48.1 km / x.48.2 Signal
Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert ja oui nein non
La limitation de l'alimentation de courant est affichée 9.67

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

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

Grund Nr.	Anlass Motif	V in km/h	Grund Nr.	Anlass Motif	V in km/h
10	Gleis kann besetzt sein la voie peut être occupée	a.S.	29	Mangel am Oberbau défaut de la voie	y*
11	Personen im Gleis / Finder am Gleis Personnes dans la voie	a.S.	30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) Présomption d'avarie caténaire (également sur la voie voisine)	a.S.
12	Fahrzeuge im Gleis / Voies occupées par des véhicules	a.S.	31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdbeben, Sturm, Schmelzen etc.) Présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)	a.S.
13	Mehrere Sperren sind aktiviert. Circulations arrêtées sur voie fermée	a.S.	32	Verdacht auf Einbruch im Tunnel Présomption possible de glissement dans la tunnel	a.S.
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis. Réception sur voie en impasse	30	33	PZB Streckenrichtung gestört Equipement PZB au sol en dérangement	50
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	34	Wischen außer Achtlassen von Signalen Ignorer/baisser accidentellement le signal	50
16	Kein Durchschweg past de distance de freinage	30	35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert. Aiguille immobilisée manuellement sans cadenasage	5
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit. Ligne fermée à la circulation	50	36	Heiße Rotoranlage / Festbremseanlage gestört DBC / Détecteur de frein(s) en dérangement	200
18	//	40	37	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Information des voyageurs à qual impossible	y*
19	BÜ nicht ausreichend gesichert PN insuffisamment sécurisé/s	20	38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Voyageurs non informés du changement de qual	a.S.
20	Sperren nicht von Eis u. Schnee befreit arrêts véhicules et enneigé	30	39	Engstelle für Lu-Straßen geläutet pour transports exceptionnels	10
21	//	5	40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwereisen Exécution de la voie insuffisante pour véhicules lourds	y*
22	Bauarbeiten Travaux	y*	41	Spitzensignal unvollständig signalisation d'arrêt incomplète	40
23	Unbefahrbares Gleis im gep. G. Personen in voie fermée impraticable	a.S.	42	Windwarnung avis de vents forts	80
24	Zustand nach Bauarbeiten Etat de l'infrastructure après travaux	y*	43	Schwingenabschnitt zone de passage sur l'erre	140
25	Abstrahlende Lichter (personnel du chantier non avisé)	a.S.			
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La Vitesse inférieure à celle de la "Lu"	y*			
27	Beschäftigte im gesperrten Gleis Agents présents dans la voie fermée	20			
28	Verdacht auf Mangel am Oberbau Présomption de défaut de la voie	a.S.			

a.S. = Aufruf zum Fahren auf Sicht / a.S. = marche à vue
y* = Versetze limite autorisée variable

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 Entren / Circuler**
 darf in/auf der einfahren [oder] weiterfahren
 21.10 est autorisé à 21.12 entrer 21.13 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 22.11 Bf Gare / 22.12 Bft Secteur de circulation
 ausfahren

23 **Fahren auf dem Gegengleis Circuler sur le "Gegengleis"**
 fährt auf dem Gegengleis von bis Grenze D/F / frontalière D/F
 23.10 circule sur le "Gegengleis" 23.11 Zugmeldestelle Localisation à 23.12 Zugmeldestelle Localisation

24 **Zurückkehrende Fahrten Retour en arrière**
 fährt [oder] schiebt nach von in Richtung
 24.11 circule [ou] 24.12 pousse en de 24.13 Zugmeldestelle Localisation
 direction bis und kehrt zurück
 24.14 Zugmeldestelle Localisation à 24.15 km / 24.16 Signal et revient
 Hinfahrt auf Regelleis, Rückfahrt auf Gegengleis
 24.20 Aller sur le "Regelleis", retour sur le "Gegengleis" 24.30 Aller sur le "Gegengleis", retour sur le "Regelleis"

25 //

26 //

27 //

28 **Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart Changement niveau / mode ETCS**
 muss ETCS-Level wählen muss ETCS-Betriebsart wählen
 28.10 doit sélectionner 28.20 doit sélectionner 28.21 ETCS-Betriebsart Mode
 28.11 ETCS-Level

29 **Weiterfahrtsignalfahrt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h**
 Poursuivre la marche en respectant la signalisation au sol / sans dépasser 40 km/h
 darf signalgeführt weiterfahren est autorisé à poursuivre la marche en respectant la signalisation au sol
 29.10
 29.20 //
 29.30 //

30 //

31 //

32 //

33 //

34 //

95 **Zusätzliche Anweisungen Instructions complémentaires**

//

95.10

muss bei Annäherung an den BU Signal Zp 1 geben und BU schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat

95.20 doit siffler à l'approche du PN et décaler rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée

//

95.30

//

95.40

PZB in/am ständig wirksam unwirksam

95.50 Base PZB en/au 95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle Localisation 95.53 95.54
 constamment active

muss folgende Anweisungen beachten doit respecter les instructions suivantes

95.95

95.96 [Freitext texte libre]

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

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

ANNEXE 3 b / ANLAGE 3 b IN bilingue/zweisprachig SNCF Réseau

IN 38 bulletin C
IN 37 bulletin CBa
IN 84 bulletin S

IN 38 (Bulletin C) SNCF Réseau (Befehl C SNCF Réseau)

<i>Instruction Nationale 38 Nationaler Befehl 38</i>	
Ordre C	
<p>A N° du train / N° de composition de manœuvre <i>Zugnummer / Nummer der Rangierabteilung</i></p>	<p>B Date / Datum</p>
<p>C Localisation du train / de la composition de manœuvre <i>Position des Zuges / Position der Rangierabteilung</i></p>	<p>D Localisation de l'émetteur / Standort des Anweisenden</p>
<p><input type="checkbox"/> Franchir fermé : 38.10 Am „Halt zeigenden“ vorbeifahren:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p><input type="checkbox"/> Le signal carré / Das „Signal Carré“ 38.11 38.12.1 C ou Cv / numéro / C oder Cv / Nummer</p> <p>[ou] / [oder]</p> <p><input type="checkbox"/> Le guidon d'arrêt / Der „Guidon d'arrêt“ 38.14 38.15.1 GA / numéro / GA / Nummer</p> <p>[ou] / [oder]</p> <p><input type="checkbox"/> Le TLC à damier / Das „TLC à damier“ 38.16 38.17.1 TLC / numéro / TLC / Nummer</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p><input type="checkbox"/> Le signal carré repéré par l'Agent Circulation ⁽¹⁾ 38.13 Das vom „Agent-Circulation“ angegebene „Signal Carré“⁽¹⁾</p> </div> </div> <p><input type="checkbox"/> Le conducteur doit par ailleurs agir comme s'il rencontrait fermés les signaux ci-après, combinés avec le signal carré : 38.40 Der Triebfahrzeugführer muss sich außerdem so verhalten, als würde er am genannten Signal - Carré - eines der entsprechend nachfolgend aufgeführten Signalbilder oder Signalkombinationen angezeigt bekommen:</p> <p style="font-size: small;">38.96 [texte libre] / [Freitext]</p>	
<p>Y Heure / Uhrzeit Z Identification unique / Eindeutige Kennung</p>	
<p>Mode d'emploi / Ausfüllanleitung :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cocher la case correspondante pour valider les instructions nécessaires / Zutreffende Kästchen wie folgt ankreuzen : <input checked="" type="checkbox"/> • 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 : R+n°=Radio ; T+n°= Téléphone, D+n°= Digital et M+signature = remise Manuelle Für die eindeutige Kennung mit, R+n°=Zugfunk; T+n°= Telefon, D+n°= Digital oder M+Unterschrift = Persönliche Übergabe 	
<p>(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.</p> <p style="font-size: small; color: blue;">Dieses Kästchen wird, in Anwendung des Dokuments RFN-IG-SE 01 B-00-n°007, angekreuzt, wenn der Tf sich nicht zum Fuß des Signals begeben hat, um es zu erkennen, und seine Nummer vom „Agent-Circulation“ angegeben wurde.</p>	

IN 37 (Bulletin C block automatique) SNCF Réseau (Befehl C Selbstblock SNCF Réseau)


Ordre CBA – C Block Automatique		Instruction Nationale 37 Nationaler Befehl 37
<p>A N° du train / N° de composition de manœuvre <i>Zugnummer / Nummer der Rangierabteilung</i></p> <p>.....</p>	<p>B Date / Datum</p> <p>.....</p>	
<p>C Localisation du train / de la composition de manœuvre <i>Position des Zuges / Position der Rangierabteilung</i></p> <p>.....</p>	<p>D Localisation de l'émetteur / Standort des Anweisenden</p> <p>.....</p>	
<p><input type="checkbox"/> 37.10 Franchir fermé : Am „Halt zeigenden“ vorbeifahren :</p> <p style="margin-left: 20px;"> <input type="checkbox"/> 37.11 Le signal carré / Das „Signal Carré“ <small>37.12.1 C ou Cv / numéro / C oder Cv / Nummer</small> </p> <p style="margin-left: 20px;">[ou] / [oder]</p> <p style="margin-left: 20px;"> <input type="checkbox"/> 37.14 Le guidon d'arrêt / Der „Guidon d'arrêt“ <small>37.15.1 GA / numéro / GA / Nummer</small> </p> <p style="margin-left: 20px;">[ou] / [oder]</p> <p style="margin-left: 20px;"> <input type="checkbox"/> 37.16 Le TLC à damier / Das „TLC à damier“ <small>37.17.1 TLC / numéro / TLC / Nummer</small> </p> <p style="margin-left: 20px;"> <input type="checkbox"/> 37.13 Le signal carré repéré par l'Agent Circulation ⁽¹⁾ <small>Das vom „Agent-Circulation“ angegebene „Signal Carré“ ⁽¹⁾</small> </p>		
<p><input checked="" type="checkbox"/> 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</p>		
<p>Y Heure / Uhrzeit</p> <p>.....</p>	<p>Z Identification unique / Eindeutige Kennung</p> <p>.....</p>	
<p>Mode d'emploi / Ausfüllanleitung :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cocher la case correspondante pour valider les instructions nécessaires / Zutreffende Kästchen wie folgt ankreuzen : <input checked="" type="checkbox"/> • 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 : • Pour l'identification unique, commencer par : R+n°=Radio ; T+n°= Téléphone, D+n°= Digital et M+signature = remise Manuelle <small>Für die eindeutige Kennung mit, R+n°=Zugfunk; T+n°= Telefon, D+n°= Digital oder M+Unterschrift = Persönliche Übergabe</small> 		
<p>(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.</p> <p style="font-size: small; color: blue;">Dieses Kästchen wird, in Anwendung des Dokuments RFN-IG-SE 01 B-00-n°007, angekreuzt, wenn der Tf sich nicht zum Fuß des Signals begeben hat, um es zu erkennen, und seine Nummer vom „Agent-Circulation“ angegeben wurde.</p>		

ANNEXE 4 / ANLAGE 4: Fahrplan-Mitteilung (Deutsch/Französisch) / Fiche de marche (Allemand/Français)

ANNEXE 5 / ANLAGE 5 : Reihenfolge der Züge / Tableau de succession des trains

ANNEXE 6 / ANLAGE 6 : Registre d'annonce des trains

ANNEXE 7 / ANLAGE 7 : Zugbildungs- und Bremszettel (zweisprachig) / Bulletin de freinage bilingue

BULLETIN DE COMPOSITION – ZUGBILDUNGS- und BREMSZETTEL 
 TRAINS DE MESSAGERIES et de MARCHANDISES – GÜTERZUG

Indice de Composition Zuggattung (1)		Train n° du Destination Zug Nr. am Bestimmungsort
--	--	---

Observations – Cas exceptionnels – Incidents <i>Besonderheiten</i>	
Vitesse limitée à <i>Geschwindigkeitsbegrenzung auf</i> km/h	de <i>von</i> à <i>bis</i>
Conduit un transport exceptionnel – Dossier B.T.E. n° (6) <i>Wagen mit Lademaßüberschreitung im Zug – Anordnungsnummer:</i>	
(7) Conduit un (des) véhicule(s) chargé(s) de matières dangereuses (8) <i>Wagen mit gefährlichen Gütern im Zug</i>	
Règles de freinages non satisfaites (9) <i>Mangel an Bremschundertstel</i>	
Composition non conforme (10) <i>Fährt wegen Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit</i>	
Autres cas (11) <i>Andere Fälle</i>	

Au départ de (12) <i>Abfahrt von</i>	(13)	(14)
---	------	------

COMPOSITION – ZUGBILDUNG		
Nombre de véhicules de la rame (15) <i>Zahl der Wagen</i>		
Longeur totale du train (véhicules et locomotive(s)) (16) <i>Gesamtlänge des Zuges (Wagen und Lok), Lok = 20 m</i>		
(19)	Rame (17) <i>Wagenzuggewicht</i>	
	Loc en véhicule (18) <i>Gewicht nicht arbeitender Lok</i>	
	(20) <i>Total rame</i>	
	(21) <i>Gesamtwagenzuggewicht</i>	
	(22) <i>Gewicht</i>	(23) <i>Loc de remorque</i>
	(24) <i>Gewicht der Zuglok</i>	(2)
	Total train (25) <i>Gesamtzuggewicht</i>	(2) B
		(2) B

FREINAGE – BREMSE		
(26) Mode de freinage	Voyageurs – R/P	
(27) <i>Bremsart</i>	Marchandises – G	
Masse freinée réalisée	Rame (28) <i>Bremsgewicht des Wagenzuges</i>	
	Loc en véhicule (29) <i>Bremsgewicht nicht arbeitender Lok</i>	
	(30) <i>Loc de remorque</i>	(2)
	(31) <i>Bremsgewicht der Zuglok</i>	(2)
	(32) <i>Vorhandenes</i>	(33) <i>Gesamtbremsgewicht</i>	(2) A
(34) <i>Bremsgewicht</i>	Pourcentage de freinage réalisé (35) <i>Vorhandene Bremschundertstel = A/B x 100</i>	(3) %
	Pourcentage de freinage nécessaire <i>Mindestbremschundertstel</i>	(3) %

A remplir par la SNCF
(1) *Wird durch SNCF ausgefüllt*

A indiquer pour les circulations sur les lignes
DB
(3) *Erforderlich auf DB-Strecken*

**BULLETIN DE COMPOSITION – ZUGBILDUNGS- und BREMSZETTEL
TRAINS DE VOYAGEURS – REISEZUG**

Indice de Composition <i>Zuggattung</i> (1)		Train n° du Destination
---	--	--

Observations – Cas exceptionnels – Incidents <i>Besonderheiten</i>		
Limitation de vitesse inférieure à la vitesse limite de la ligne <i>Geschwindigkeitsbeschränkung gegenüber der Streckengeschwindigkeit auf</i>		km/h
(36) Branchement de la climatisation (37) <i>Zugsammelschiene einschalten</i>	(38)	(39) Règles de freinages non satisfaites (40) <i>Mangel an Brems-hundertstel</i>
(41) Présence d'une locomotive en véhicule en queue (42) <i>Nicht arbeitende Lokomotive am Zugende</i>	(43)	(44) Autres cas (45) <i>Andere Fälle</i>
(46) Composition non conforme (47) <i>Fährt wegen Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit</i>		
(48) Non fonctionnement du frein électromagnétique de la rame (49) <i>Mg-Bremse nicht in Betrieb</i>		
(50) Frein Mg non essayé: dernier véhicule non équipé (51) <i>Mg-Bremssprobe nicht möglich: letzter Wagen nicht ausgerüstet</i>		

Au départ de <i>Abfahrt von</i>	(52)	(53)
------------------------------------	-------------	-------------

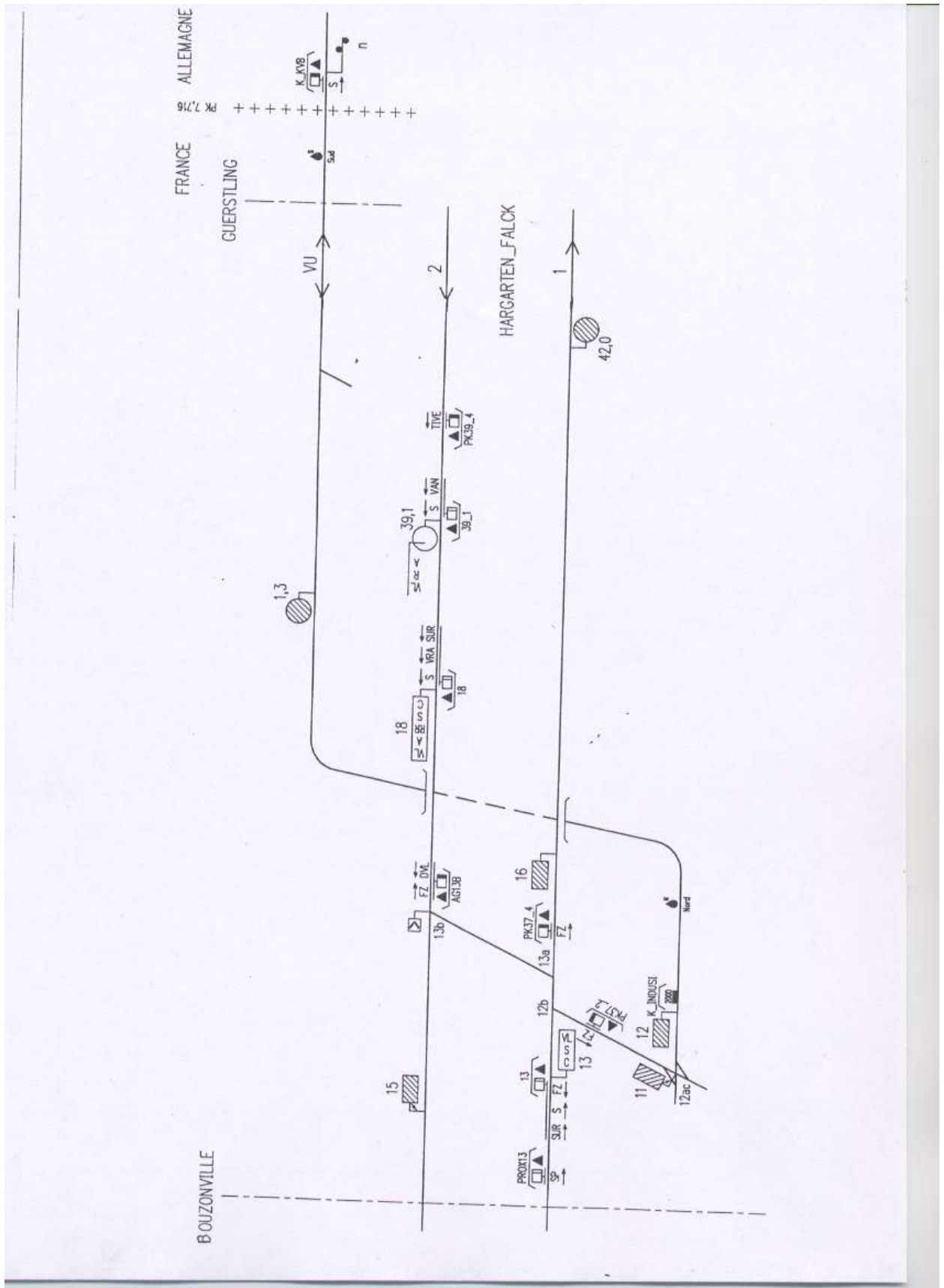
COMPOSITION – ZUGBILDUNG		
Nombre de véhicules de la rame <i>Zahl der Wagen</i>		
Nombre d'essieux de la rame <i>Zahl der Wagenachsen</i>		
Longueur totale du train (véhicules et locomotive(s)) <i>Gesamtlänge des Zuges (Wagen und Lok), Lok = 20 m</i>		
Masse (54)	Rame <i>Wagenzuggewicht</i>	
	Loc en véhicule <i>Gewicht nicht arbeitender Lok</i>	
Gewicht	(55) <u>Total rame</u> <i>Gesamtwagenzuggewicht</i>	
	(56) <u>Loc de remorque</u> <i>Gewicht der Zuglok</i>	(2)
	Total train <i>Gesamtzuggewicht</i>	(2) B

FREINAGE – BREMSE		
Nombre d'essieux freinés de la rame <i>Zahl der gebremsten Achsen des Wagenzuges</i>		
Masse freinée réalisée	Rame <i>Bremsgewicht des Wagenzuges</i>	
	Loc en véhicule <i>Bremsgewicht nicht arbeitender Lok</i>	
	(57) <u>Loc de remorque</u> <i>Bremsgewicht der Zuglok</i>	(2)
Vorhandenes Bremsgewicht	Total <i>Gesamtbremsgewicht</i>	A
	Pourcentage de freinage réalisée (58) = A/B <i>Vorhandene Brems-hundertstel</i> x 100	(2) %
	Pourcentage de freinage nécessaire <i>Mindestbrems-hundertstel</i>	(2) %

(1) A remplir par la SNCF
Wird durch SNCF ausgefüllt

(2) A indiquer pour les circulations sur les lignes
DB
Erforderlich auf DB-Strecken

ANNEXE 8 / ANLAGE 8 : Streckenplan / Schéma de ligne Bouzonville- Hemmersdorf



ANNEXE 9 / ANLAGE 9 : Tunnels

Annexe 9 a - Anlage 9a : Lageplan / Plan de la situation Tunnel 1

Tunnel de BOUZONVILLE 1 Tunnel Bouzonville 1	
<p>Localisation / Lage</p> <p>Section de ligne/Streckenabschnitt: 176000 Bouzonville - Guerstling</p> <p>Régime d'exploitation/Betriebsführung : Voie unique/ingleisig</p> <p>CO2C : Nancy : Tél : (0033) (0)3.83.22.11.29</p> <p>Gare encadrante/benachbarter Bahnhof : - Bouzonville km 0.000</p>	
Longueur/Länge	216 m du/von km 0.574 au/bis km 0.790.
Profil (pente/rampe) Neigung (Gefälle/Steigung)	Pente de 2,5 mm/m dans le sens Bouzonville à Guerstling Tatsächliches Gefälle von 2,5 ‰ Richtung Bouzonville-Guerstling
Caractéristiques (monotube, gabarit,..) Merkmale (einröhrig, Profil,...)	Monotube einröhrig
Puits d'aération/Luftschaft	Néant/nicht vorhanden
Eclairage/Beleuchtung	Néant/nicht vorhanden
Niches (nombre, espacement) Nischen (Anzahl, Abstand)	8 niches en vis à vis tous les 25 m 8 Nischen versetzt alle 25 m
Cheminement dans le tunnel/ Weg im Tunnel	Dans le ballast le long de l'ouvrage par l'ancienne voie Im Schotterbett des ehemaligen Gleises im Tunnel
Prise de courant/Stromanschluss	Néant/nicht vorhanden
Alimentation en eau/Wasserversorgung	Néant/nicht vorhanden
Équipement téléphonique ou radio Telekommunikationstechnische Einrichtungen oder Zugfunk	Néant/nicht vorhanden
Installations ferroviaires (commutateur de blocage, ...) Eisenbahntechnische Einrichtungen (Blockeinrichtungen, ...)	Néant/nicht vorhanden
Les accès Zugänge	Côté Bouzonville : depuis bâtiment voyageurs de la gare de Bouzonville situé à 500m par piste côté voie 2. Seite Bouzonville : ab Empfangsgebäude Bouzonville 500 m über den Weg neben Gleis 2
Autres informations/Weitere Informationen	Vitesse limite/Höchstgeschwindigkeit : 50 km/h
Lorries/Rollpaletten	Néant/nicht vorhanden

Annexe 9 b - Anlage 9 b : Lageplan / Plan de la situation Tunnel 2

Tunnel de BOUZONVILLE 2 Tunnel Bouzonville 2	
Localisation / Lage	
Section de ligne/Streckenabschnitt: 176000 Bouzonville - Guerstling	
Régime d'exploitation/Betriebsführung : Voie unique/ingleisig	
CO2C : Nancy : Tél : (0033) (0)3.83.22.11.29 Gare encadrante/benachbarter Bahnhof : - Bouzonville km 0.000	
Longueur/Länge	210 m du/von km 1.019 au/bis km 1.229
Profil (pente/rampe) Neigung (Gefälle/Steigung)	Rampe de 5 mm/m dans le sens Bouzonville à Guerstling Tatsächliche Steigung von 5 ‰ Richtung Bouzonville-Guerstling
Caractéristiques (monotube, gabarit,..) Merkmale (einröhrig, Profil,...)	Monotube einröhrig
Puits d'aération/Luftschacht	Néant/nicht vorhanden
Eclairage/Beleuchtung	Néant/nicht vorhanden
Niches (nombre, espacement) Nischen (Anzahl, Abstand)	8 niches en vis à vis tous les 23 m 8 Nischen versetzt alle 23 m
Cheminement dans le tunnel/ Weg im Tunnel	Dans le ballast le long de l'ouvrage Im Schotterbett des Tunnels
Prise de courant/Stromanschluss	Néant/nicht vorhanden
Alimentation en eau/Wasserversorgung	Néant/nicht vorhanden
Équipement téléphonique ou radio Telekommunikationstechnische Einrichtungen oder Zugfunk	Néant/nicht vorhanden
Installations ferroviaires (commutateur de blocage, ...) Eisenbahntechnische Einrichtungen (Blockeinrichtungen, ...)	Néant/nicht vorhanden
Les accès Zugänge	Par ouvrage d'art au km 1.523 puis piste Über Ingenieurbauwerk bis km 1,523, weiter über Weg
Autres informations/Weitere Informationen	Vitesse limite/Höchstgeschwindigkeit : 50 km/h
Lorries/Rollpaletten	Néant/nicht vorhanden

Fiche d'identification

Identification du texte

<i>Titre</i>	Consigne commune traitant des particularités d'exploitation de la section frontière Bouzonville-Hemmersdorf entre SNCF Réseau et DB InfraGO / Gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Bouzonville-Hemmersdorf zwischen SNCF Réseau et DB InfraGO
<i>Référentiel</i>	EIC LORCA DC00074
<i>Nature du texte</i> <i>Niveau de confidentialité</i>	Document opérationnel Public SNCF
<i>Sécurité</i>	Sécurité de l'Exploitation Ferroviaire
<i>Émetteur</i>	Pôle S EIC LORCA / DB InfraGO Region Südwest
<i>Référence</i> <i>Index utilisateur (plan de classement)</i> <i>Complément à l'index utilisateur</i> <i>Ancienne référence</i>	EIC LORCA DC00074 (S0) CR S0 n°16
<i>Date d'édition</i>	99-99-9999
<i>Projet de version / révision / date de révision</i>	Projet de version 99 - Révision 99 du 99-99-9999
<i>Date d'application</i>	Applicable à partir du 14-12-2025
<i>Mode de distribution initiale</i>	Standard

Approbation

<i>Rédacteur·rice·s</i>		<i>Vérificateur·rice·s</i>	
Jacky Siebering SNCF Réseau	24-05-2019	Valérie Bonneau SNCF Réseau	29-05-2019
Juergen Königstein DB Netz	24-05-2019	Michael Schultz	29-05-2019
<i>Approbateur·rice·s</i>		<i>Administrateur·rice·s</i>	
Frédéric Sartelet DET	01-06-2019	Vanessa Bigeard	-
EIC LORCA SNCF Réseau			
Alexander Gross			
PD Sarrebrücken	01-06-2019		

Textes abrogés

- Néant
-
-
-
-
-

Historique des éditions et des versions

<i>Edition</i>	<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
24-05-2019	Version 05	01-06-2019	01-09-2019

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier / Intranet

Distribution

<i>Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif</i>	DSSR, BTE, PRI Metz
<i>Indicatifs de distribution de l'Epic SNCF</i>	
<i>Indicatifs de distribution de l'Epic RESEAU</i>	EEQS, SVQS, EE1, EE10, EE101
<i>Indicatifs de distribution de l'Epic MOBILITES</i>	
<i>Collections communes aux 3 Epics</i>	

Restrictions et particularités de distribution

<i>Entités concernées par cette version du texte</i>	EIC Lorraine Champagne Ardenne : Pôle sécurité UO Hagondange DPX Creutzwald AC Bouzonville Infrapôle Lorraine : Pôle QS Infralog Lorraine : Pôle QS
<i>Particularités de distribution</i>	

Services chargés de la distribution

	<i>Nom de l'organisme</i>	<i>Coordonnées</i>
Distribution initiale	Service logistique d'établissement	
Distribution complémentaire	Service logistique d'établissement	

Résumé

Ce document décrit les procédures communes d'exploitation de la section frontière Bouzonville Hemmersdorf.

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Gemeinsame Regelungen über die Besonderheiten der Grenzstrecke Apach - Perl	302.6008Z98 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsame Regelung haben:

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

und

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

2 Gemeinsame Regelungen über die Besonderheiten der Grenzstrecke

Siehe folgende Seiten

Société émettrice :

SNCF RESEAU SA

REFERENTIEL DE L'EIC LORRAINE CHAMPAGNE
ARDENNE

DOCUMENT OPERATIONNEL

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

EIC LORCA DC00079

Édition du 99-99-9999

Version n° 99 99-99-9999

Applicable à partir du 99-99-9999

Référence article :

Émetteur



Périmètre d'application :

INTERNE SNCF RÉSEAU SA

EIC LORCA DC00079

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



Inhaltsverzeichnis / Sommaire

1.	ALLGEMEINES	10
1.1.	Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung.....	10
1.2.	Inhalt der gemeinsamen Regelung.....	10
1.3.	Sprachregelung.....	10
1.4.	Änderung von Regelungen.....	10
2.	DEFINITION, GRUNDSÄTZLICHES UND BESCHREIBUNG DER EINRICHTUNGEN AUF DER GRENZSTRECKE APACH – PERL	12
2.1.	Definition der Grenzstrecke	12
2.2.	Betriebsführung auf der Grenzstrecke	12
2.3.	Überprüfung der Geschwindigkeit, Umschaltung der Zugsicherungssysteme.....	12
2.4.	Fernmeldeverbindungen.....	13
2.5.	Besonderheiten der signaltechnischen Anlagen zwischen Apach und Perl.....	14
2.6.	Oberleitungsanlagen.....	15
2.7.	Änderung von technischen Einrichtungen.....	16
2.8.	Änderung der Signalisierung.....	16
2.9.	Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten.....	16
3.	TRASSENMANAGEMENT	19
3.1.	Grundsätze	19
3.2.	Änderung oder Ausfall von Trassen.....	19
3.3.	Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke	20
4.	REGELUNGEN FÜR ZÜGE.....	21
4.1.	Grundsätze	21
4.2.	Schlussignale an Zügen.....	21
4.3.	Geschwindigkeiten	21
4.4.	Einstellen von Fahrzeugen mit niedriger Geschwindigkeit	21
4.5.	Beförderung gefährlicher Güter.....	21
5.	FAHRDIENST AUF DEN BETRIEBSSTELLEN	23
5.1.	Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern	23
5.2.	Durchführung der Zugmeldungen	23
5.3.	Schriftliche Befehle DB – IN 38 (Bulletin C) SNCF.....	24
5.4.	Gefährliche Ereignisse	24
5.5.	Hilfeleistung.....	25
5.6.	Sperrungen von Gleisen	26
5.7.	Fahren auf dem Gegengleis.....	27
5.8.	Störungen der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz.....	30
5.9.	Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke.....	30
5.9.1.	Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl.....	30
5.9.2.	Störung an signaltechnischen Einrichtungen	30
5.9.3.	Erloschenes Signalbild, C10 oder C18 in Apach	32

Interne

EIC LORCA DC00079
SNCF Réseau SA

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

Interne

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

Interne

EIC LORCA DC00079
SNCF Réseau SA

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

Interne

EIC LORCA DC00079
SNCF Réseau SA

Geschäftsführende Stellen

Services dirigeants responsables

DB InfraGO AG:

(abgekürzt DB InfraGO)

Betrieb InfraGO Koblenz
 Frankenstraße 1-3
 D-56068 Koblenz

SNCF Réseau :

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

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

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

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

VERSION / Rectificatifs

N°	DATE
1	14-12-2025

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

1. Allgemeines

1.1. Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung

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

1.2. Inhalt der gemeinsamen Regelung

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

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

1.3. Sprachregelung

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

1.4. Änderung von Regelungen

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

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

3. DB InfraGO und SNCF Réseau verständigen sich, um ggf. notwendige Fortbildungen ihrer Mitarbeiter zu organisieren. Mindestens einmal pro Jahr ist eine gemeinsame praktische Übung (Störung an technischen Einrichtungen, Hilfeleistung, ...) durchzuführen.
4. Jede Änderung, die Einfluss auf den Zugverkehr auf dieser Grenzstrecke hat, sind im Voraus den Eisenbahnverkehrsunternehmen mitzuteilen.

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

2.1. Definition der Grenzstrecke

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

2.2. Betriebsführung auf der Grenzstrecke

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

2.3. Überprüfung der Geschwindigkeit, Umschaltung der Zugsicherungssysteme

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

ETCS basierter Balise B Transition

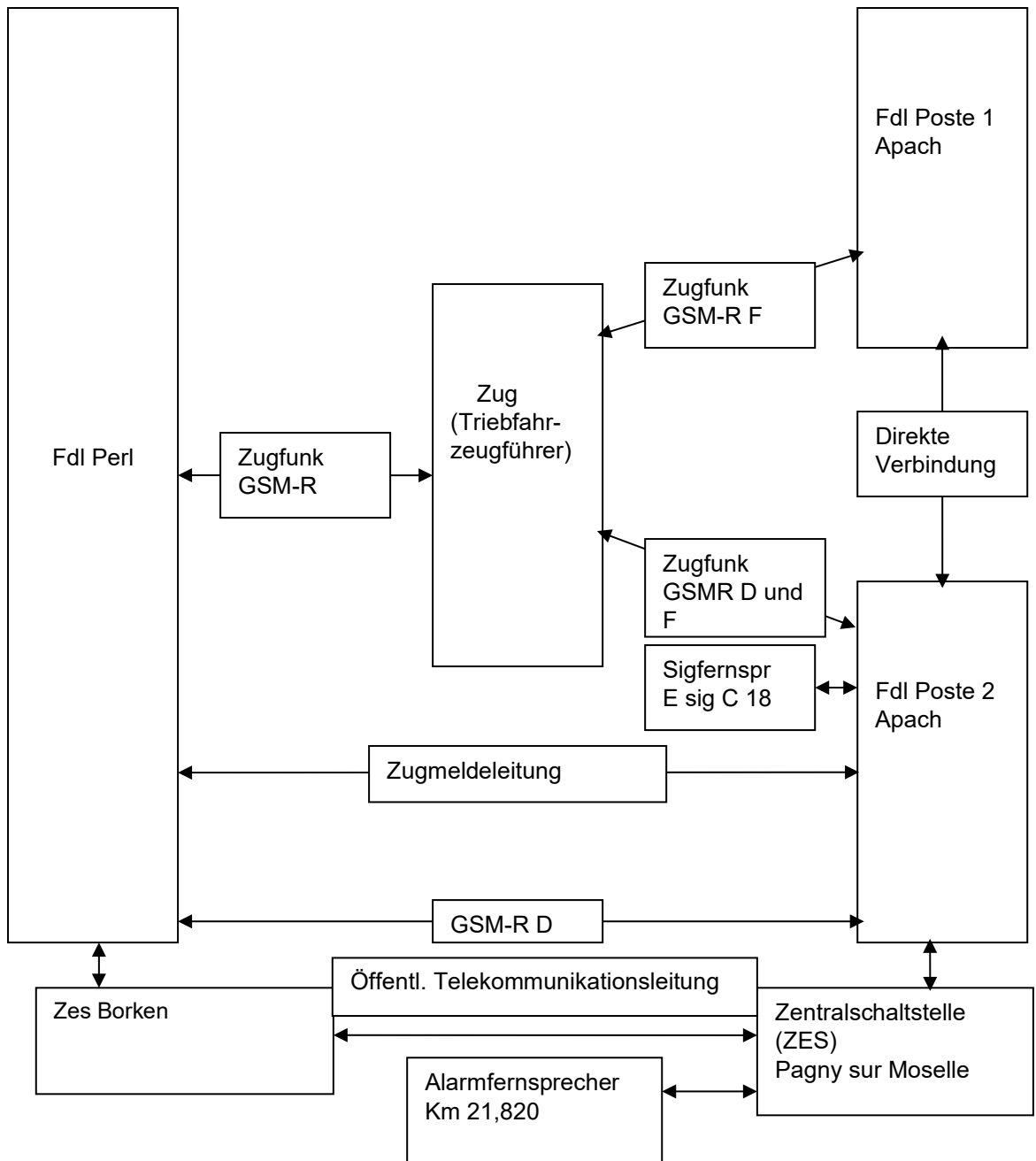
Seit 11.12.2017 sind auf der Grenzstrecke Ankündigungs- und Transitionsbalisen eingebaut. Für ETCS-Fahrzeuge erfolgt mit dem Überfahren der Balisen die Umschaltung automatisch ohne Halt während der Fahrt.

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

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

2.4. Fernmeldeverbindungen

1. Auf der Strecke Apach - Perl sind folgende Fernsprech- und Funk-Verbindungen eingerichtet.
 - Streckenfernsprechleitung (Zugmeldeleitung)
 - Signalfernsprecher am Einfahrsignal C 18 Apach
 - Zugfunk (GSM-R)
 - Betriebsfunk (GSM-R)
 - Alarmfernsprecher im Bf Apach in km 21,820
2. Die Fdl Poste 2 Apach ist mit mobilem französischem GSM-R Geräte und eine SIM Karte der DB ausgerüstet. Die Regelungen über den Einsatz des französischen Geräts mit der SIM Karte DB sind in **Anlage 7** enthalten.
3. Sprechmöglichkeiten siehe nachstehende Übersicht.



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

2.5. Besonderheiten der signaltechnischen Anlagen zwischen Apach und Perl

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

Interne

EIC LORCA DC00079
SNCF Réseau SA

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

2. Besetzte Gleisabschnitte Zb, 1³ und 2³ der Gleisfreimeldeanlage werden durch rot leuchtende Gleismelder gleichzeitig im Stellwerk des Bf Perl und Poste 2 des Bf Apach angezeigt. Ein besetzter Gleisabschnitt Zb beeinflusst die technische Sicherung des Bahnübergangs im Bf Apach.
3. Die Ausfahrtsignale N1 und N 2 des Bf Perl können nur die Stellung Hp 0, Hp 0 + Sh 1 oder Hp 2 zeigen. Sie können in die Stellung Hp 2 gestellt werden, wenn das Einfahrtsignal C18 des Bf Apach nach dem zuletzt gefahrenen Zug auf Halt gestellt wurde und erneut in die Stellung VL (Fahrt), RR (Langsamfahrt-Erinnerung) oder A (ein gelbes Licht) gekommen ist.
Durch die Stellung Hp 2 der Ausfahrtsignale N1 und N 2 des Bf Perl wird bestätigt, dass die Gleisfreimeldeabschnitte des Bf Perl und die Abschnitte der eingestellten Fahrstraße des Bf Apach frei sind.
4. Die Stellung VL, RR oder A des Einfahrtsignals C 18 des Bf Apach werden im Stellwerk des Bf Perl durch zwei verschiedene weiß leuchtende Melder an der Zugstraßentaste (Ziel) wie folgt angezeigt:
VL/A = Hp 1, RR = Hp 2.
5. Die Stellung Hp 1 des Einfahrtsignals F des Bf Perl wird im Stellwerk Poste 2 in Apach durch einen weiß leuchtenden Melder angezeigt.
6. Die Signale C 11 (Stellung VL, A) oder Cv 13 (Stellung M) dürfen für eine Zugfahrt erst geöffnet werden, wenn das Einfahrtsignal F des Bf Perl Hp 1 zeigt.
Durch die Stellung VL und A am Signal C 11 oder M an dem Signal Cv 13 in Apach wird bestätigt, dass die Gleisfreimeldeabschnitte Z 201, Z 203 des Bf Apach und der Gleisfreimeldeabschnitt 1³ des Bf Perl frei sind.
Bei Ausfahrt auf Stellung M an dem Signal Cv 13 in Apach muß bis zum Einfahrtsignal F des Bf Perl mit höchstens 30 km/h und auf Sicht gefahren werden.
Kann das Einfahrtsignal F Bf Perl nicht in Fahrtstellung (Hp 1) gebracht werden, darf das Signal C 11 oder Cv 13 durch den Fdl Poste 2 Bf Apach erst nach fermündlicher Zustimmung des Fdl Perl geöffnet werden.
7. Am Mast der Ausfahrtsignale N 1 und N 2 des Bf Perl befinden sich Vorsignale im verkürzten Bremswegabstand, die anzeigen, welches Signalbild am Einfahrtsignal C 18 des Bf Apach zu erwarten ist.
 - Signalbild Vr 1 (zwei grüne Lichter) bedeutet, das Signal C 18 zeigt die geöffnete Stellung = VL (freie Fahrt, ein grünes Licht) oder die Stellung A (ein gelbes Licht)
 - Signalbild Vr 2 (ein gelbes und ein grünes Licht) bedeutet, das Signal C 18 zeigt die Stellung RR (Langsamfahrt-Erinnerung 30 km/h, zwei gelbe Lichter übereinander).
8. Einsatz von besonderen Fahrzeugen
Züge mit Fahrzeugen, die die Gleisfreimeldeanlagen nicht sicher beeinflussen, dürfen nur nach den besonderen betrieblichen Regelungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers auf der Grenzstrecke fahren.

2.6. Oberleitungsanlagen

1. Die Grenzstrecke Apach - Perl ist mit Oberleitung überspannt.
2. Die Oberleitung der DB InfraGO führt bis zur Systemtrennstelle im Bf Perl in km 159,355 eine Wechselspannung von 15 000 Volt, 16,7 Hz und von der Systemtrennstelle bis zur Staatsgrenze eine Wechselspannung von 25 000 Volt, 50 Hz.
Die Oberleitung von SNCF Réseau führt eine Wechselspannung von 25 000 Volt, 50 Hz.
3. Die gemeinsame Systemtrennstelle ist durch Fahrleitungssignale der DB InfraGO gekennzeichnet.
4. Die gemeinsame Systemtrennstelle erstreckt sich zwischen den Ankündesignalen „Bügel ab“ (EI 3) von SNCF Réseau-km 22,052 bis DB-km 159,058. Der Systemwechsel erfolgt auf jedem Gleis durch eine im DB-km 159,355 liegende Schutzstrecke.

Interne

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

2.7. Änderung von technischen Einrichtungen

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

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

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

2.8. Änderung der Signalisierung

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

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

2.9. Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten

1. Langsamfahrstellen

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

1.1. Geplante Langsamfahrstellen

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

DB InfraGO an SNCF Réseau

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

SNCF

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

SNCF Réseau an DB InfraGO

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

DB InfraGO AG

Betrieb InfraGO Koblenz
Frankenstraße 1-3
D-56068 Koblenz

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

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

1.2. Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

1.2.1. Langsamfahrstellen, die unvorhergesehen eingerichtet werden müssen, sind

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

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

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

Interne

- 1.4. Langsamfahrstellen, die auf deutschem Gebiet liegen, werden mit den deutschen Signalen ausgerüstet, auch wenn diese auf französischem Gebiet aufgestellt werden müssen.
 - 1.5. Langsamfahrstellen, die auf französischem Gebiet liegen, werden mit den französischen Signalen ausgerüstet, auch wenn diese auf deutschem Gebiet aufgestellt werden müssen.
 - 1.6. Die technischen Stellen verständigen vorher den FdI des eigenen EIU. Dieser teilt dies dem FdI des anderen EIU mit.
2. **Andere vorübergehende Besonderheiten**
Die unter 1.1 genannten Maßnahmen sind auch bei anderen vorübergehenden Signalisierungsänderungen anzuwenden.

3. Trassenmanagement

3.1. Grundsätze

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

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

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

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

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

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

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

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

Auf der gesamten Grenzstrecke wird nach deutschen Fahrplanunterlagen gefahren.

Grundsätzlich verkehren Züge zwischen den Bahnhöfen

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

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

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

3.2. Änderung oder Ausfall von Trassen

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

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

Interne

3.3. Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke

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

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

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

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

Zuständige Stelle:

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

4.Regelungen für Züge

4.1. Grundsätze

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

4.2. Schlussignale an Zügen

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

- zwei rote Lichter
- zwei Schlusslaternen

Verantwortlich für die Zugschlussignale ist das jeweilige EVU.

4.3. Geschwindigkeiten

Die zulässigen Geschwindigkeiten auf der Grenzstrecke ist festgelegt:

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

4.4. Einstellen von Fahrzeugen mit niedriger Geschwindigkeit

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

4.5. Beförderung gefährlicher Güter

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

Interne

AC Apach an AC Perl:

Übermitteln Sie dem Triebfahrzeugführer Zugnummer den folgenden Befehl 95.95:

« Vous devez circuler sans dépasser la vitesse de 5km/h du C18 km..... jusqu'au point d'arrêt habituel de la voie

Motif : Réception sur une voie non désignée apte aux matières dangereuses »

(Sie müssen ab C18 km... bis zum üblichen Haltepunkt im Gleis..mit höchsten 5 km/h fahren.“

Grund :Einfahrt auf einem nicht gefahrguttauglichen Gleis.)

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

„ avec ordre 95.95 restrictions matières dangereuses“

(„mit Befehl 95.95 Gefahrgutbeschränkung“).

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

5. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

5.1. Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern

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

5.2. Durchführung der Zugmeldungen

1. Die Zugmeldungen werden zwischen dem Fdl Apach Poste 2 und dem Fdl Perl gegeben. Jede Zugmeldung ist einzuleiten mit dem Wort :
„**annonces**“, („Zugmeldung“)
2. **Abmelden**
Die Züge beider Fahrtrichtungen sind bis zu fünf Minuten vor der planmäßigen Ab- oder Durchfahrtszeit abzumelden. Die Abmeldung lautet:
„**Train (numéro) départ ou passage prévu àheuresminutes**“
(„Zug.....(Nummer)voraussichtlich abUhrMinuten“)
3. **Anbieten, Annehmen**
 - 3.1. Angeboten und angenommen werden die Züge nur beim Fahren auf dem Gegengleis (siehe Abschnitt 5.7).
Dabei werden die Züge beider Richtungen bis zu 5 Minuten vor der planmäßigen Ab- oder Durchfahrtszeit angeboten und angenommen.
 - 3.2. Ein Zug darf von einem Fdl erst angeboten werden, wenn:
 - der letzte vorausgefahrte Zug auf dem Nachbarbahnhof angekommen ist,
 - der letzte auf dem Gegengleis angenommene Zug im eigenen Bahnhof angekommen ist.
 - 3.3. Angeboten wird der Zug mit den Worten:
„**train n°..... est-il accepté?**“ „
(Wird Zug (Nummer) angenommen ? “)
 - 3.4. Angenommen wird der Zug mit den Worten:
„**train n°..... oui**“
(„ZugNummer ja“)
 - 3.5.

Interne

4. Rückmelden

Eine Rückmeldung ist zu geben, wenn dies diese gemeinsame Regelung vorschreibt (Störungen, Fahren auf dem Gegengleis usw.).

„Wenn die Bedingungen erfüllt sind, gibt der zuständige Fdl unmittelbar die Rückmeldung:

„**train n°..... arrivé à (nom de la gare).**

(„Zug.. (Nummer) in (Name der Stelle) angekommen“)

Bei Räumungsprüfung ist die Rückmeldung die Bestätigung der Räumungsprüfung.

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

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

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

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

5.4. Gefährliche Ereignisse

1. Anhalten der Züge bei Gefahr

- 1.1. Wird eine Gefahr oder drohende Gefahr bekannt, müssen Fahrten sofort mit allen Mitteln angehalten werden, sofern nicht dadurch die Gefahr vergrößert wird.
- 1.2. Die Gefahr ist sofort dem Fdl Perl oder Apach Poste 2 mit nachfolgendem Wortlaut zu melden.

„Mayday, Mayday, Mayday, arrêt des circulations “

(„Mayday, Mayday, Mayday, alle Fahrten sofort anhalten

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

2. Nothaltauftrag über Zugfunk:

- 2.1. Die Fdl Perl, Apach und die BZ (Streckendisponent) Frankfurt müssen Nothaltauftrag über Zugfunk GSM-R (D) geben, unabhängig davon, ob sich der Zug in Deutschland oder Frankreich befindet (**siehe Anlage 7**).
- 2.2. Wenn es auf Grund der Situation sinnvoll ist, geben die Fdl Apach zuerst einen Nothaltauftrag auf dem Zugfunk der SNCF. Dabei meldet der Fdl Poste 2 die Gefahr sofort dem Fdl Poste 1.

3. Ausschaltung der Oberleitung im Gefahrenfall:

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

„Coupure d’urgence section frontière Apach - Perl“

„Ausschaltung im Gefahrenfall Grenzstrecke Apach – Perl“;

Interne

*EIC LORCA DC00079
SNCF Réseau SA*

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

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

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

„Coupure d’urgence Apach – Perl voie 1 terminée“
„Gleis 1 Apach – Perl ist zum Einschalten frei“

und/oder

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

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

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

4. Melden gefährlicher Ereignisse

- 4.1. Die Staatsgrenze ist zugleich die Notfallmeldegrenze zwischen DB InfraGO AG und SNCF (als EIU), sie liegt in km 159,512 (DB InfraGO AG) = km 22,168 (SNCF Réseau).
- 4.2. Die Fdl Perl und Apach Poste 2 verständigen sich über alle Unfälle und sonstigen Unregelmäßigkeiten, die Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung auf der Grenzstrecke haben. Sie vereinbaren gegebenenfalls die erforderlichen ersten Hilfsmaßnahmen, verständigen sich über die Auswirkungen auf die Betriebsführung. Die Fdl Perl und Fdl Apach Poste 2 (über den Fdl Poste 1) verständigen ihre zuständigen Organisationseinheiten entsprechend den Vorschriften ihrer Bahn.
- 4.3. Einzusetzende Notfalltechnik und Hilfsmittel sind zwischen den zuständigen Notfallmanagern bzw. Mitarbeitern der EIU abzustimmen.

5. Interne Untersuchungen gefährlicher Ereignisse:

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

5.5. Hilfeleistung

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

Interne

4. Hilfe wird vom Tf mündlich über Fernsprecher, Zugfunk oder andere geeignete Mittel beim zuständigen Fahrdienstleiter angefordert.
 - im Gleis Apach – Perl (Gleis 1) bis Esig F Perl beim Fdl Poste 2 Apach
 - im Gleis Perl – Apach (Gleis 2) bis Esig C 18 Apach beim Fdl Perl
5. Die betroffenen Fdl und der Tf des liegen gebliebenen Zuges stimmen die erforderlichen Maßnahmen zur Hilfeleistung ab, unabhängig davon, ob die Hilfeleistung von Apach oder Perl aus erfolgt.
6. Nach der Anforderung von Hilfe darf der Tf des Zuges (oder ein vorderer Zugteil) nicht mehr weiterfahren oder den Zug schieben lassen ohne die Zustimmung des Fdl Perl oder Apach Poste 2. Die Zustimmung an den Tf erteilt der Fdl, in dessen Zuständigkeitsbereich sich das führende Fahrzeug befindet. Hierüber verständigen sich die beiden Fdl.
7. Ein Zug darf nur zurückgesetzt werden, wenn:
 - Der Fdl des rückliegenden Bf zugestimmt hat
 - sich ein Rangierbegleiter auf dem ersten Fahrzeug befindet und eine Verbindung (Sicht- oder Funkverbindung) zum Tf besteht oder sich ein Triebfahrzeug in Fahrtrichtung an der Zugspitze befindet.

Das Zurücksetzen in den Bf Apach oder Perl erfolgt als Rangierfahrt.
8. Nach Räumung des Gleises ist das Freisein zu überprüfen:
 - vom Fdl Poste 2 Apach für das Gleis Apach – Perl (Gleis 1)
 - vom Fdl Perl für das Gleis Perl – Apach (Gleis 2)

5.6. Sperren von Gleisen

1. Ein Gleis der ist zu sperren:
 - 1.1. Planmäßig
 - Zur Durchführung von außergewöhnlichen Transporten, wenn es in der Bza bzw. ATE (unter Ausschluss von Kreuzungen und Überholungen) vorgeschrieben ist (Lü Dora),
 - Auf schriftliche Anweisung zur Durchführung von Arbeiten,
 - 1.2. Außerplanmäßig
 - Bei Unfällen oder Störungen
 - Kurzfristige Arbeiten ohne Auswirkungen auf den Zugverkehr
 - Beim Liegenbleiben eines Zuges
 - Wenn Personen durch das Sperren des Gleises gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehende Gefahr gesichert werden sollen (Uv-Berechtigte, Notfallmanager, ...)
2. Zuständig für das Sperren der Gleise und für die Aufhebung der Sperrung:
 - der Fdl Poste 2 Apach für das Gleis Apach – Perl (Gleis 1)
 - der Fdl Perl für das Gleis Perl – Apach (Gleis 2)

3. Sicherungsmaßnahmen

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

4. Vereinbarung der Gleissperrung

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

Interne

*EIC LORCA DC00079
SNCF Réseau SA*

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

5. Das Gleis wird gesperrt mit dem Wortlaut:

„**Voie de à fermée**“

(„Gleis von nach gesperrt“)

6. Die Sperrung des Gleises darf aufgehoben werden, wenn

- der Anlass weggefallen ist,
- das Gleis von allen Fahrzeugen geräumt ist und
- die Zustimmung des Nachbar-Fdl vorliegt.

7. Wenn ein Gleis wegen eines außergewöhnlichen Transportes im Nachbargleis gesperrt ist, darf die Sperrung erst von dem Fdl aufgehoben werden, wenn der Zug mit dem außergewöhnlichen Transport in Apach bzw. Perl angekommen ist.

8. Die Gleissperrung wird aufgehoben mit dem Wortlaut:

„**Fermeture de la voie de à levée**“

(„Sperrung des Gleises von nach aufgehoben“)

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

5.7. Fahren auf dem Gegengleis

1. Züge der Richtung Apach – Perl fahren planmäßig über Gleis 1 (Regelgleis).
Züge der Richtung Perl – Apach fahren planmäßig über Gleis 2 (Regelgleis).

2. Wenn von dieser Fahrordnung abgewichen werden muß (z. B. Gleissperrung wegen Störungen oder planmäßigen Arbeiten) befahren die Züge das Gegengleis mit schriftlichem Befehl nach dem zweisprachigen Muster gem. **Anlage 3a**.
Die zulässige Geschwindigkeit für Züge auf dem Gegengleis beträgt 30 km/h und es ist auf Sicht zu fahren.

3. Das Befahren des Gegengleises wird angeordnet für

- eine einzige Zugfahrt bei Störungen:
 - Richtung Frankreich – Deutschland:
durch den Fdl Apach Poste 2 in Abstimmung mit dem CO2C
 - Richtung Deutschland – Frankreich:
durch den Fdl Perl in Abstimmung mit dem Disponent in der BZ Frankfurt
 - wenn es die Zugfahrt erfordert (Bza/ATE) durch den zuständigen Fdl

- Bei mehreren Zugfahrten

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

4. Das Fahren auf dem Gegengleis darf nicht angeordnet werden, wenn die Verständigung zwischen Perl und Poste 2 in Apach völlig gestört ist (siehe Abschnitt 5.9.1)

5. Wenn Züge auf dem Gegengleis durchgeführt werden sollen, verständigt der Fdl, der die

Interne

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

„A partir deh.....min, les trains du sens Apach – Perl (ou Perl -Apach) circulent en sens inverse du sens normal.“

(“AbUhrMin. befahren die Züge der Richtung Apach - Perl (bzw. Perl - Apach) das Gegengleis.“)

Die beteiligten Mitarbeiter sind hierüber zu verständigen.

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

6. Zugmeldungen

- 6.1. Beim Fahren auf dem Gegengleis sind die Züge beider Fahrtrichtungen anzubieten, anzunehmen und abzumelden (siehe auch Abschnitt 5.2).
- 6.2. Bei Zugmeldungen für Züge die das Gegengleis befahren, ist die Zugmeldung um die Worte **„sur voie en sens inverse du sens normal“**, („auf dem Gegengleis“) zu ergänzen.

7. Räumungsprüfung

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

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

Die Räumungsprüfung ist dem Nachbar-Fdl durch die Rückmeldung mit folgendem Wortlaut zu bestätigen:

„train n°..... arrivé à (nom de la gare).

(“Zug Nr.... in ...(Name des Bahnhofs) angekommen“)

- 7.2. Wenn der Fdl Apach Poste 2 oder der Fdl Perl nicht in der Lage ist den Zugschluss festzustellen obwohl der Zug angekommen ist und deshalb die Rückmeldung nicht geben kann,

erhält der nächsten Zug Befehle mit folgendem Wortlaut:

- in Richtung Apach durch den Fdl Perl
Befehl 6:
 - 6.40 fahren auf Sicht
 - x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung / x.42.1 30 km/h
 - x.43 zwischen Bf Perl und x.44 Bf Apach
 - x.47.1 von km Asig N2 bis x.48.1 km 21,880 SNCF Réseau,
 - x.95: Grund Nr. 10
- in Richtung Perl durch den Fdl Poste 2
Befehl 6:
 - 6.40 fahren auf Sicht
 - x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung / x.42.1 30 km/h
 - x.43 zwischen Bf Apach und x.44 Bf Perl
 - x.47.1 von km 21,880 SNCF Réseau bis x.48.1 Esig F,
 - x.95: Grund Nr. 10

8. Bedingungen beim Anbieten

Fdl Perl

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

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

Interne

*EIC LORCA DC00079
SNCF Réseau SA*

Räumungsprüfung bestätigt hat.

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

Fdl Poste 2 Apach

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

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

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

9. Sicherungsmaßnahmen

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

10. Auftrag zu Befahren des Gegengleises

Fdl Bf Perl

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

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

Fdl Poste 2 Bf Apach

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

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

11. Zustimmung zur Abfahrt in Apach

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

12. Fahren auf dem Gegengleis aufheben

Der betroffene Fdl, der das Fahren auf dem Gegengleis eingeführt hat, darf dies erst wieder aufheben, nachdem der Anlass weggefallen ist.

Das Fahren auf dem Gegengleis wird aufgehoben mit den Worten:

« A partir deh.....min, les trains du sens Perl – Apach (ou Apach – Perl) circulent à nouveau en sens normal».

(“AbUhrMin. fahren die Züge der Richtung Perl – Apach (oder Apach – Perl) wieder auf dem Regelgleis.“)

Die beteiligten Mitarbeiter sind hierüber zu verständigen.

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

5.8. Störungen der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz

Bei gestörter Sicherheitseinrichtung auf dem Tfz oder gestörter Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung verständigt das jeweilige EVU, das die Grenzstrecke befährt, so bald wie möglich die Leitstelle, dessen InfraGO es befährt (CO2C LORCA oder BZ). Wenn die Leitstelle davon Kenntnis erhält, verständigt es die Leitstelle des benachbarten EIU. Jedes EIU trifft die für das jeweilige InfraGO vorgesehenen Maßnahmen.

5.9. Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke

5.9.1. Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl

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

5.9.2. Störung an signaltechnischen Einrichtungen

(1) Richtung Perl - Apach

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

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

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

In diesen Fällen ist vorher eine Räumungsprüfung durchzuführen

Aufgaben des Fdl Perl:

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

Aufgaben des Fdl Apach Poste 2:

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

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

« Train...(Numéro)... arrivé à Apach ».

("Zug ...(Nummer)... in Apach angekommen").

- b) Die Gleisfreimeldeanlagen der Abschnitte 2³ oder Zb wirken nicht mehr ordnungsgemäß,
1. wenn sie gestört sind
 2. wenn die technische Fachkraft im Störungs- und Arbeitsbuch die Fahrwegprüfung durch Hinsehen vorgeschrieben hat (Abschnittsprüfung).

Aufgaben des Fdl Perl:

Interne

*EIC LORCA DC00079
SNCF Réseau SA*

1. Ist die Gleisfreimeldeanlage gestört,
muss der Fdl Perl zuerst eine Räumungsprüfung für den Zug durchführen lassen, der zuletzt den Zugfolgeabschnitt von Perl bis Apach befahren hat (Einzelräumungsprüfung).
Anschließend ist die Räumungsprüfung bei allen Zügen auf Dauer durchzuführen (Räumungsprüfung auf Zeit)
2. Hat die technische Fachkraft die Fahrwegprüfung durch Hinsehen vorgeschrieben, muss der Fdl Perl ab diesem Zeitpunkt die Räumungsprüfung bei allen Zügen auf Dauer durchführen lassen (Räumungsprüfung auf Zeit)
Er führt die Räumungsprüfung auf Zeit ein und teilt dies dem Fdl Poste 2 Apach mit Ursache und Zeitpunkt mit.
3. Kann Ihnen der Fdl Poste 2 Apach die erforderliche Räumungsprüfung nicht durch Rückmeldung des Zuges bestätigen, müssen Sie den folgenden Zug durch schriftlichen Befehl 6 (Anlage 3) gemäß Abschnitt 5.7.2 beauftragen auf Sicht und mit höchstens 30 km/h zu fahren.

Aufgaben des Fdl Apach Poste 2:

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

Er bestätigt die Räumungsprüfung an den Fdl Perl durch die Rückmeldung

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

Zuschlußfeststellung in Apach nicht möglich:

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

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

Der Fdl Perl darf die Räumungsprüfung auf Zeit aufheben, wenn alle Anlässe weggefallen sind und danach ein Zug den Zugfolgeabschnitt zwischen Perl und Apach in gewöhnlicher Fahrtrichtung befahren hat (Kontrollzug). Dieser Zug muß auf Hauptsignal in den Zugfolgeabschnitt eingefahren sein.

Danach teilt er dem Fdl Poste 2 in Apach mit, dass die Räumungsprüfung auf Zeit aufgehoben ist.

(2) Richtung Apach - Perl

Aufgaben des FDL Apach Poste 2:

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

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

5.9.3. Erloschenes Signalbild, C10 oder C18 in Apach

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

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

«Fdl Apach Poste 2 an Fdl Perl: Erteilen Sie, bis auf Widerruf, jedem Zuge in Richtung Apach den folgende Befehl:

Befehl 95.95:

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

Befehl 95.95:

(«Bleiben Sie trotz Fahrstellung des Esig C18 vor diesem stehen und nehmen Kontakt mit Fdl Apach Poste 2 auf »)

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

«Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n°95.95 pour les trains en direction d'Apach»

(„Befehl 95.95 nicht mehr erforderlich für Züge in Richtung Apach“)

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

Wenn die selbsttätige Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen (z.B. Gleisabschnitte¹³ und ²³) länger als 72 Stunden nicht befahren worden ist, gilt die Gleisfreimeldeanlage als gestört.

Für die Wiederaufnahme des Zugverkehrs:

- Der ersten Zugfahrt jeder Richtung muss den folgenden schriftlichen Befehl erhalten:

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

- für alle Zugfahrten ist eine Raumungsprüfung erforderlich. Fdl Perl / Poste 2 Apach bestätigen die Raumungsprüfung durch die Rückmeldung:

« Train...(Numéro)... arrivé à Apach/Perl »

("Zug...(Nummer)... in Apach/Perl angekommen").

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

6. Transporten (aT)

6.1. Grundsätze

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

- ein „Avis de Transport Exceptionnel“ (ATE), herausgegeben vom Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) von SNCF Infrastructure, das die Bedingungen für das Verkehren auf dem französischen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält
- eine Bza (Abkürzung für Betrieb, Zugförderung, außergewöhnlich); herausgegeben vom „Team außergewöhnliche Transporte“ (TaT) der DB InfraGO (RB Mitte), die die Bedingungen für das Verkehren auf dem deutschen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält.

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

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

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

(3) Die Einstellungsgenehmigung der SNCF Infrastructure wird gegeben:

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

6.2. Zweisprachiger Vordruck

Die zuständige Stelle der SNCF (CO2C LORCA) und DB InfraGO (RB Mitte) bieten sich außergewöhnliche Transporte gegenseitig an. Zu diesem Zweck sendet je nach Fahrtrichtung SNCF (CO2C LORCA) oder DB InfraGO (RB Mitte) an die andere Abteilung einen speziellen zweisprachigen Vordruck.

Dieser zweisprachige Vordruck enthält:

- den Verkehrstag,
- die Nummer des zu benutzenden Zuges,
- die Bza- und ATE-Nr.
- den Grenzbahnhof
- die Ankunftszeit

Interne

- den Versandbahnhof
- den Zielbahnhof
- die Einschränkungen auf dem Grenzstreckenabschnitt des ablassenden Netzes.

Es müssen so viele Vordrucke verwendet werden, wie außergewöhnliche Transporte in dem jeweiligen Zug mitgeführt werden.

Nach Prüfung der Anfrage gibt je nach Fahrtrichtung SNCF (CO2C LORCA) oder DB InfraGO (RB Mitte) die Zustimmung durch Rücksendung des um die Einschränkungen auf dem aufnehmenden InfraGO ergänzten speziellen zweisprachigen Vordrucks.

6.3. Einstellungsgenehmigung für aT

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

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

6.4. Anbieten und Annehmen von aT

Bevor ein Fdl einen Zug mit einem/mehreren außergewöhnliche Transport/en in Richtung Nachbarland abfahren lässt, ist der Zug unter Nennung der Zugnummer, der ATE- und Bza-Nummer(n) und des Zusatzes „mit Einschränkung“ oder „ohne Einschränkung“ gemäß der Regelungen in Abschnitt 52.3 anzubieten.

Dabei ist folgender besonderer Wortlaut zu verwenden:

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

(„Zugmeldung, für Zug ...(Nr.) mit außergewöhnlichem Transport/außergewöhnlichen Transporten, ATE-Nr. ..., Bza-Nr., mit/ohne Einschränkungen. Wird Zug ...(Nr.) angenommen?“)

Wenn der Zug mehrere außergewöhnliche Transporte führt, für die mehrere ATE/Bza vorliegen, sind in der Zugmeldung sämtliche ATE- und Bza-Nummern zu nennen.

Der benachbarte Fdl prüft, ob die ATE- und Bza-Nummer(n) mit den ihm vorliegenden Informationen übereinstimmen. Wenn bei ihm die jeweils notwendigen Voraussetzungen für die Durchführung des/der außergewöhnliche/n Transport(s)/-e gegeben sind, nimmt er den Zug mit folgendem Wortlaut an:

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

Wird der Zug nicht in der vorgesehenen Form angeboten oder steht der Fahrt ein Hindernis entgegen, ist die Annahme zu verweigern mit den Worten:

« Non, attendez »

(„Nein warten“).

Der Hinderungsgrund ist anzugeben. Ist das Hindernis weggefallen, ist der Zug anzunehmen mit den Worten:

« Maintenant train °... avec Transport(s) Exceptionnel(s), oui je l'accepte »

(„Jetzt Zug ...(Nr.) mit außergewöhnlichem Transport/außergewöhnlichen Transporten ja“).

Interne

*EIC LORCA DC00079
SNCF Réseau SA*

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

6.5. Durchführung außergewöhnlicher Transporte mit Einschränkungen auf der Grenzstrecke

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

7. Rangieren

7.1. Grundsätze

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

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

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

1. **Rangieren im Bf Apach Richtung Perl**
 - 1.1. Rangieren auf Gleis 1
Das Rangieren über Esig F Bf Perl ist nur mit Zustimmung des Fdl Perl erlaubt. Bei der Zustimmung ist der Punkt zu nennen, bis zu dem rangiert werden darf.
Er gibt seine Zustimmung mündlich. Er bringt das Signal F in die Stellung Hp 0 + Sh 1.
 - 1.2. Rangieren auf Gleis 2
Das Rangieren über Einfahrsignal C 18 ist nur mit Zustimmung des Fdl Perl erlaubt. Bei der Zustimmung ist der Punkt zu nennen, bis zu dem rangiert werden darf.
Der Fdl Perl darf seine Zustimmung nur geben, wenn
- keine Zugfahrt nach Gleis 2 und keine Rangierfahrt auf dem Gleis 2 zugelassen ist
- er das Gleis 2 gesperrt hat (siehe Abschnitt 5.6).

Interne

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

2.1. **Rangieren auf Gleis 2**

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

2.2. **Rangieren auf Gleis 1**

Das Rangieren über die Rangierhalttafel (Ra 10) Bf Perl ist nur mit Zustimmung des Fdl Poste 2 Bf Apach erlaubt.

Der Fdl Poste 2 Bf Apach erlaubt diese Rangierfahrt nach dem:

- er den Bahnübergang 19 geschlossen hat und die Signale C11 und Cv13 auf Halt gelegt sind,
- keine andere Rangierfahrt im Bereich des Poste 2 stattfindet,
- der Punkt bis zu dem rangiert werden darf ist zu nennen,

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

8.1. Grundsätze

1. Jeder Infrastrukturbetreiber sorgt für die Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen, die seinen jeweiligen technischen Spezifikationen entsprechen, unabhängig davon, ob sich diese auf deutschem oder französischem Gebiet befinden.
2. Planbare Arbeiten an Einrichtungen auf dem anderen Staatsgebiet müssen zwischen den betroffenen technischen Fachdiensten der beiden Infrastrukturbetreiber vereinbart werden. Der Infrastrukturbetreiber, auf dessen Gebiet sich die Einrichtung befindet, stellt dem Infrastrukturbetreiber, der die Arbeiten durchführt, wenn erforderlich, eine technische Fachkraft zur Verfügung.
Die zuständigen technischen Fachdienste geben ein gemeinsames zweisprachiges Dokument heraus, in dem die bei der Durchführung der Arbeiten zu beachtenden Bedingungen beschrieben sind. Für ständig wiederkehrende Wartungsarbeiten, für die die anzuwendenden Regelungen den technischen Fachdiensten der beiden Infrastrukturbetreiber bekannt sind, ist ein solches Dokument nicht erforderlich.
3. Für alle planbaren Arbeiten, die Auswirkungen auf den Zugverkehr haben oder für die eine Gleissperrung erforderlich ist, müssen die schriftlichen Anweisungen spätestens 7 Wochen vor Beginn der Arbeiten zwischen der RB Mitte der DB InfraGO und der CO2C LORCA gegenseitig abgestimmt werden. Sie legen hierbei den Inhalt der Arbeiten, die Auswirkungen auf den Betriebsablauf, die sowie den Ausführungszeitraum und die zu treffenden Maßnahmen fest.
4. Geplante Arbeiten an ortsfesten Anlagen der Grenzstrecke sind mit dem Fdl, auf dessen Gebiet die Arbeiten durchgeführt werden sollen, zu vereinbaren. Vor der Zustimmung stimmt sich dieser Fdl mit dem Nachbar-Fdl ab. Er ergreift anschließend die zur Durchführung der Arbeiten erforderlichen Maßnahmen (z. B. Gleissperrung).
5. Bei Arbeiten zur Entstörung von festen Anlagen auf dem anderen Staatsgebiet, die ohne Verständigung der technischen Fachdienste untereinander stattfinden, ist zur Sicherheit der arbeitenden Person eine Gleissperrung erforderlich.
6. Fahrten mit Eisenbahnfahrzeugen in die Grenzstrecke sind als Rangierfahrten nach Abschnitt 7.1 und 7.2 durchzuführen.
7. Bei außerplanmäßigen Arbeiten kann nur jeweils eine Arbeitsstelle im Gleis zugelassen werden.

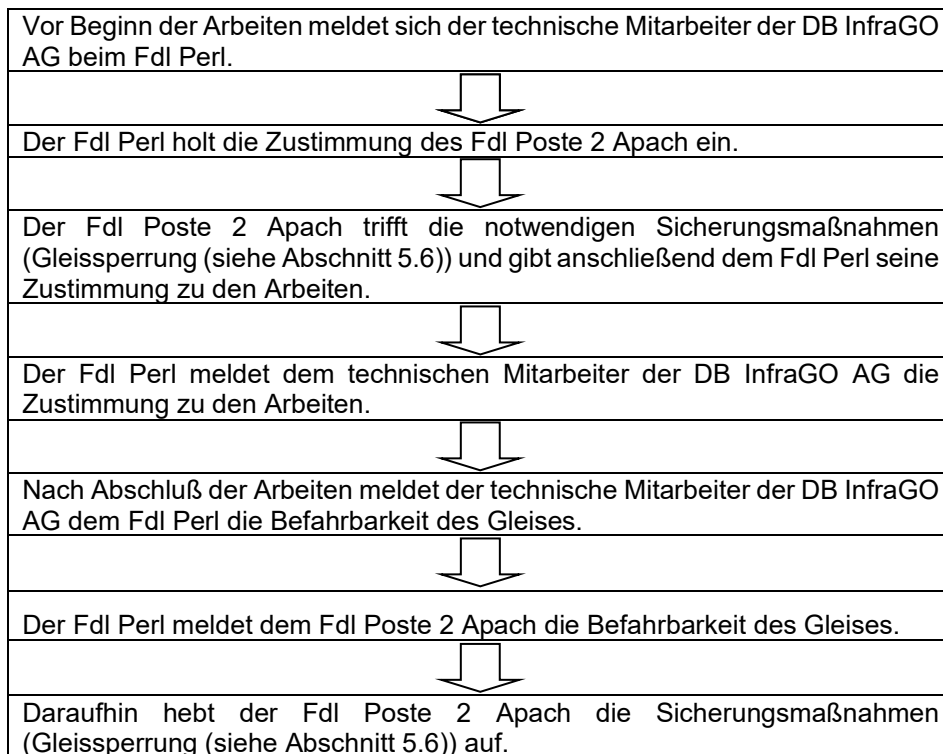
Interne

*EIC LORCA DC00079
SNCF Réseau SA*

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

Für die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung) bei Arbeiten im Gleis Apach – Perl (Gleis 1) ist der Fdl Poste 2 Apach zuständig.

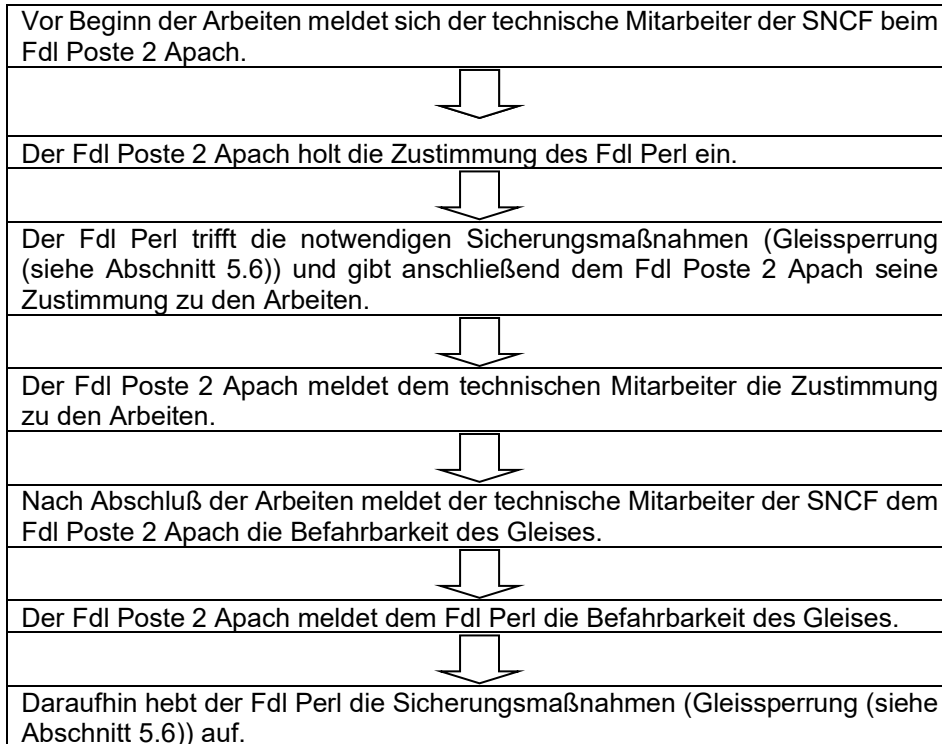
Bei Arbeiten auf deutschem Gebiet (Staatsgrenze in DB-km 159,512/SNCF Réseau-km 22,168 bis Esig F Bf Perl) durch die DB InfraGO AG sind folgende Besonderheiten zu beachten:



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

Für die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung) bei Arbeiten im Gleis Perl –Apach (Gleis 2) ist der Fdl Perl zuständig.

Bei Arbeiten auf französischem Gebiet (Staatsgrenze in DB-km 159,512/SNCF Réseau-km 22,168 bis C18 Bf Apach durch die SNCF sind folgende Besonderheiten zu beachten:



8.4. Ausschluss von Fahrten mit gehobenem Stromabnehmer

8.4.1. Apach P2 und Perl sind besetzt

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

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

Durchführung der „Protection C“

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

Interne

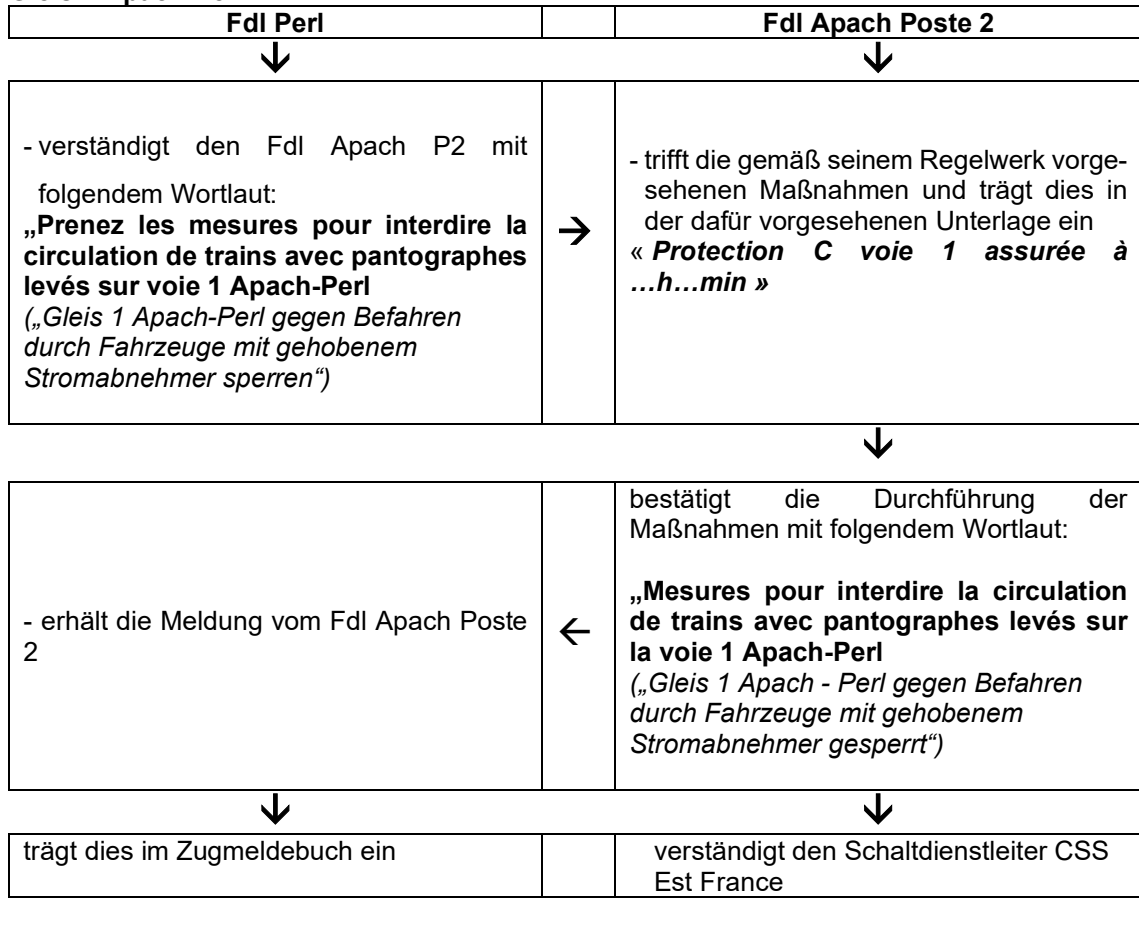
Aufhebung der „Protection C“

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

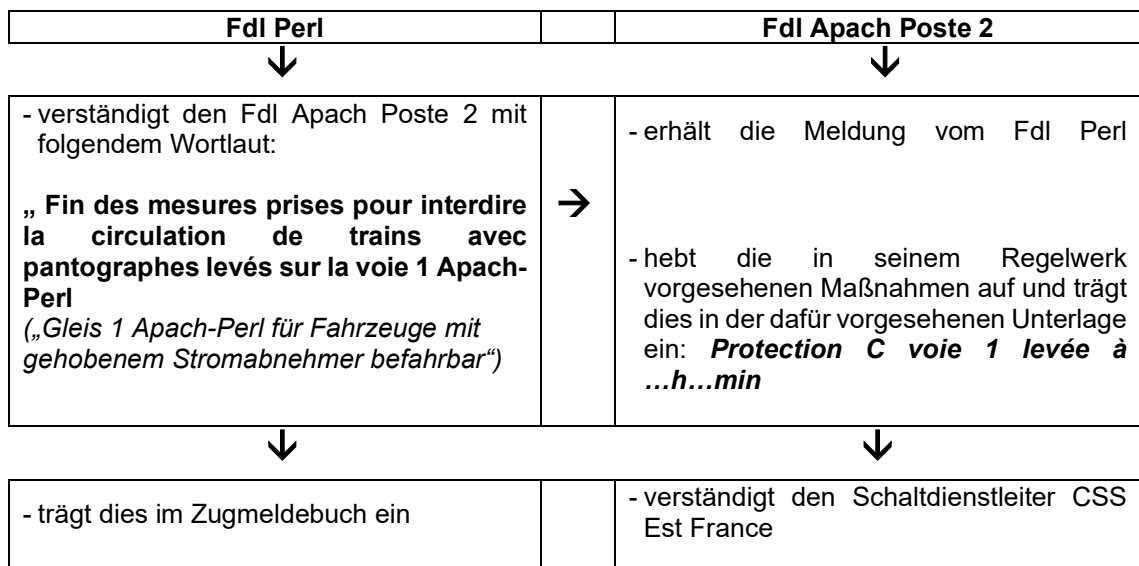
Wenn eine deutsche Schaltgruppe ausgeschaltet werden soll, wenden die Fdl die folgende Verfahrensweise an:

Ausschluss von Fahrten mit gehobenem Stromabnehmer

Gleis 1 Apach-Perl



Aufhebung des Ausschlusses von Fahrten mit gehobenem Stromabnehmer



Interne

8.4.2. Apach P2, Fdl Perl nicht besetzt

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

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

8.5. Zugfahrten auf der Grenzstrecke bei ausgeschalteter Oberleitung

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

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

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

An den Nachbar-Fdl ist folgende Meldung zu geben:

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

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

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

Sommaire

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

Interne

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

1. Généralités

1.1. Date d'application de la consigne commune

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

1.2. Objet

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

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

1.3. Langue à employer

1. Toutes les communications entre l'agent-circulation (AC) du poste 2 d'Apach et l'AC de Perl, concernant la circulation des trains, seront effectuées en langue française depuis le 03.04.2017.
2. Les communications entre le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (CO2C) de Lorraine et la Betriebszentrale (BZ) de Frankfurt sont faites en langue française.
3. En gare d'Apach, la langue utilisée est la langue française
4. La connaissance de la langue étrangère doit être intégrée dans les plans de veille des dirigeants correspondants et vérifiée régulièrement.
5. Le code d'épellation/alphabet international doit être utilisé pour les dialogues entre les AC, les conducteurs et les AC (DB-Richtlinie 481.0205A02). Les nombres doivent être dictés chiffre par chiffre. Les abréviations ne doivent pas être utilisées.

1.4. Modifications aux textes réglementaires

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

Interne

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

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

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

2.1. Définition de la section frontière

1. La frontière étatique se situe au km 159,512, dans le référentiel DB et au km 22,168 dans le référentiel SNCF Réseau.
2. Les deux gares d'Apach et de Perl sont juxtaposées. Il n'y a pas de pleine voie entre les deux gares. Les limites entre les gares d'Apach et de Perl sont :
 - sur voie 1 (Apach – Perl) en Allemagne, au km 159.477 (référentiel allemand), signal d'entrée F de Perl;
 - sur voie 2 (Perl – Apach) en France, au km 22.160 (référentiel français), signal d'entrée C 18 d'Apach.

2.2. Régime d'exploitation et service de la circulation

1. La section frontière Apach - Perl est à double voie électrifiée. La circulation se fait à droite.
La voie dont le sens normal de circulation est Apach – Perl est désignée voie 1 (le sens inverse du sens normal est Perl – Apach).
La voie dont le sens normal de circulation est Perl – Apach est désignée voie 2 (le sens inverse du sens normal est Apach – Perl).
2. La position normale du signal d'entrée C18 de la gare d'Apach et du signal d'entrée F de la gare de Perl est normalement fermée.
3. Les gares d'Apach et de Perl sont tenues par des agents circulation (AC). Pour l'exploitation de la section frontière, les AC d'Apach et de Perl doivent être présents simultanément. Pour la gare d'Apach, l'AC du Poste 2 est en charge de la section frontière.
4. La section frontière est désignée "ligne à périodes de fermeture à la circulation". Ces périodes sont définies lors de la préparation de l'horaire de service annuel entre DB INFRAGO et SNCF Réseau. Les jours fériés en France et en Allemagne sont traités au cas par cas d'entente entre les gestionnaires d'infrastructure (GI). Des modifications aux périodes de fermeture, y compris l'adaptation pour les jours fériés, peuvent être établies d'un commun accord entre les GI. Un préavis de 10 jour calendaire est nécessaire entre DB INFRAGO et SNCF Réseau. Pour les périodes de fermeture, les entreprises ferroviaires (EF) doivent déposer leurs projets de sillons au moins 20 jours calendaires avant la circulation.
Les périodes d'ouverture et de fermeture sont reprises dans des documents spécifiques à chaque GI.

Interne

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

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

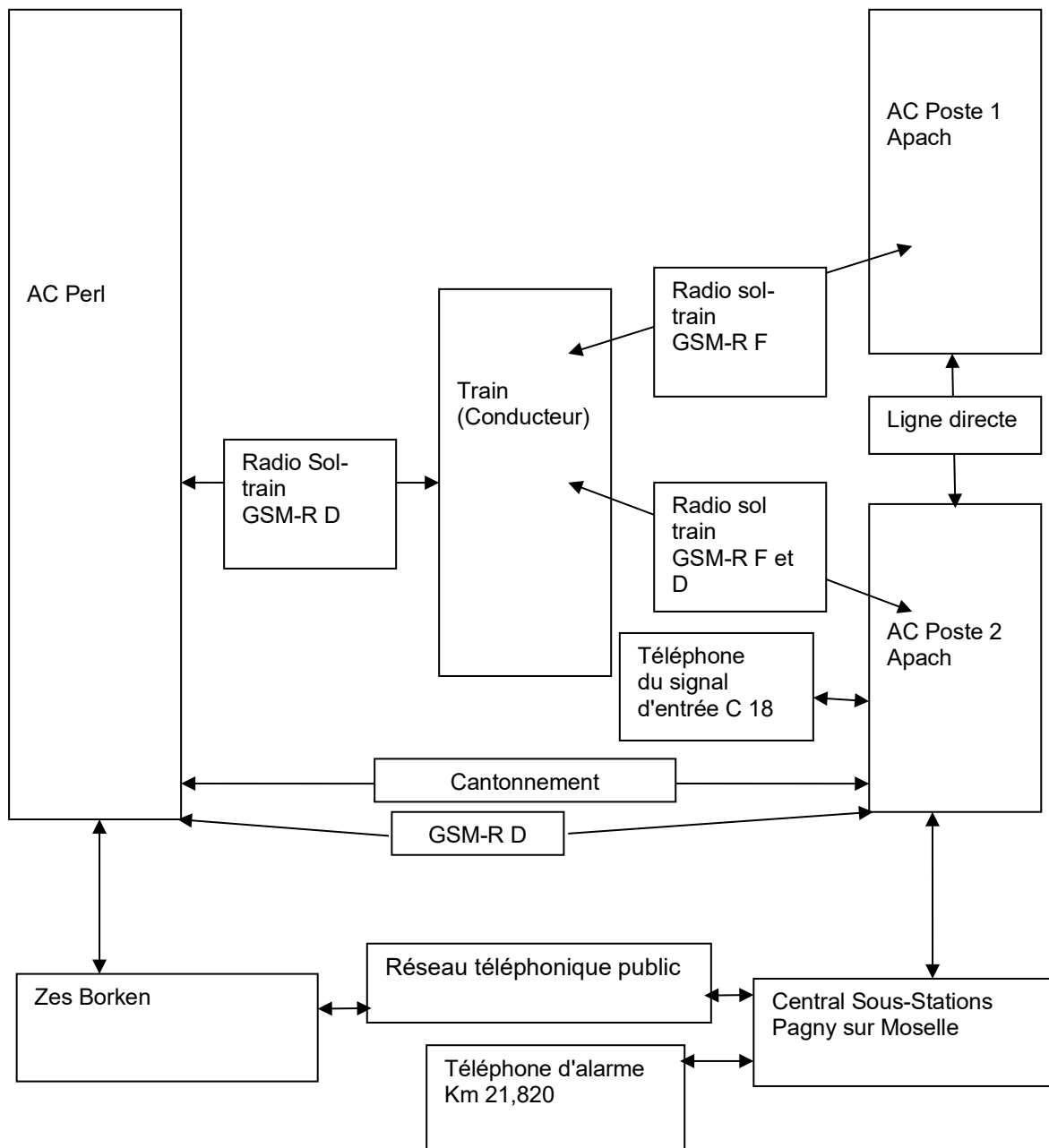
Balises ETCS de transition automatique

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

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

2.4. Installations de télécommunications

1. La section de ligne Apach – Perl comporte les liaisons téléphoniques et radio suivantes :
 - circuit téléphonique de cantonnement entre l'AC du poste 2 d'Apach et l'AC de Perl,
 - téléphone de voie au signal d'entrée C 18 d'Apach,
 - radio sol-train (GSM-R),
 - radio d'exploitation (GSM-R),
 - téléphone d'alarme en gare d'Apach au km 21,820.
2. L'AC d'Apach Poste 2 est équipé d'un Poste GSMR français avec une carte SIM DB. Les modalités d'exploitation de ce poste GSMR français avec la carte SIM DB figurent à l'annexe 7.
3. Le schéma ci-après représente les différentes possibilités de communication.



4. Les communications GSM-R (communications sol-train en circulation ou à l'arrêt) sont sauvegardées conformément aux dispositions techniques par support numérique à la BZ Frankfurt.
5. En cas de besoin (par exemple : accidents, dérangements, ...) et sur demande de SNCF Réseau, DB INFRAGO sauvegarde l'enregistrement et le transmet dans les meilleurs délais à SNCF Réseau.

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

1. Les voies 1 et 2 de Perl et les voies 1 et 2 d'Apach sont équipées de circuits de voie avec contrôle de libération des zones. Les deux installations sont juxtaposées et imbriquées. Les zones de circuit de voie sont indiquées dans le schéma figurant à l'annexe n° 8.
2. L'occupation des zones Z b, 1³ et 2³ sont indiquées par le passage au rouge des contrôles correspondants en même temps au poste de la gare de Perl et au poste 2 de la gare d'Apach. L'occupation de la zone Zb a des conséquences sur le fonctionnement des installations du PN19 de la gare d'Apach.
3. Les signaux de sortie N1 et N2 de Perl ne peuvent présenter que les indications Hp 0 (signal fermé), Hp 0 + Sh1 (marche en manœuvre) ou Hp 2 (rappel de ralentissement). Ils ne peuvent être mis en position Hp 2 que si le carré C18 d'entrée d'Apach est ouvert (voie libre = VL, rappel de ralentissement = RR ou avertissement = A) après avoir été refermé derrière le train précédent. La mise en position Hp 2 des signaux de sortie N1 et N2 de Perl donne l'assurance que les zones du parcours de la gare de Perl à la gare d'Apach sont libres.
4. Les indications VL, RR et A du signal d'entrée C18 de la gare d'Apach sont repérées en gare de Perl, à proximité du bouton d'itinéraire, par l'allumage de deux voyants blancs distincts selon l'indication présentée comme suit: VL/A = Hp 1 ; RR = Hp 2.
5. La position d'ouverture (Hp 1) du signal d'entrée F de Perl est contrôlée au poste 2 d'Apach par l'allumage d'un voyant blanc.
6. Les signaux C 11 et Cv 13 d'Apach (C 11 = VL ou A et Cv 13= M –feu blanc-) ne doivent être ouverts pour le départ d'un train que si le signal d'entrée F de Perl est ouvert (Hp 1). L'ouverture des signaux C 11 et Cv 13 d'Apach donne l'assurance que les zones 201, 203 d'Apach et 1³ de Perl sont libres.
En cas de départ sur feu blanc du signal Cv 13, les conducteurs doivent marcher à vue sans dépasser la vitesse de 30 km/h jusqu'au signal F de Perl.
Si le signal F de Perl ne peut être ouvert, le signal C11 ou Cv 13 ne doit être ouvert par l'AC du Poste 2 d'Apach qu'après autorisation verbale de l'AC de Perl.
7. Les signaux d'annonce du C 18 d'Apach sont groupés avec les signaux de sortie N1 et N2 de Perl. Ces signaux implantés à distance d'annonce réduite présentent, en fonction de l'indication présentée par le C 18, les indications suivantes :
 - Vr1 (2 feux verts = préannonce) : le C 18 est à voie libre ou présente l'avertissement,
 - Vr2 (1 feu jaune et 1 feu vert = annonce de rappel de ralentissement) : le C18 présente le RR 30 (deux feux jaunes sur une ligne verticale).
8. Circulations n'assurant pas le fonctionnement normal des circuits de voie.
Certaines circulations n'assurant pas correctement le fonctionnement des circuits de voie ne peuvent circuler qu'en application de règles d'exploitation particulières propres à chaque réseau.

2.6. Les installations fixes de traction électrique (IFTE)

1. La section frontière Apach-Perl est exploitée en traction électrique par caténaies.
2. Les IFTE de DB InfraGO sont alimentées en courant alternatif 15000 V, 16.7 Hz jusqu'à la section de séparation implantée en gare de Perl au km 159,355 et en 25000 V, 50 Hz de la section de séparation jusqu'à la frontière étatique.
Les IFTE de SNCF Réseau sont alimentées en courant 25000 V, 50 Hz.
3. Le système de séparation commun est repéré sur le terrain par une signalisation allemande.
4. Le système de séparation commun s'étend entre les signaux à distance « Baissez panto », km

Interne

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

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

2.7. Modification des installations

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

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

2.8. Modification de la signalisation

1. Les modifications de la signalisation sont portées à la connaissance des agents des GI par des documents locaux appropriés et des EF au moyen du système allemand d'information des limitations temporaires de vitesse (LTV) et autres particularités appelées "**La**" (voir article 2.9).
2. Les modifications de la signalisation sur le territoire français sont portées par SNCF Réseau à la connaissance de DB InfraGO en éditant, si nécessaire, un schéma de signalisation. Ces documents sont à adresser à :

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

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

1. Limitations temporaires de vitesse.

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

1.1. LTV prévues

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

- **Sens DB InfraGO vers SNCF INFRA**

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

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

- **SNCF Réseau vers DB InfraGO**

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

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

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

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

1.2. LTV inopinées

Les LTV qui doivent être installées inopinément sont à signaler :

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

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

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

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

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

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

2. **Autres modifications temporaires**

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

3. Gestion de la capacité

3.1. Principes

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

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

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

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

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

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

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

Sur la section-frontière, les documents horaires sont établis par DB InfraGO.

En principe, les trains circulent :

- de Perl à Apach avec des numéros pairs,
- d'Apach à Perl avec des numéros impairs.

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

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

3.2. Modification ou suppression de sillon

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

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

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

DB InfraGO est responsable de l'élaboration des documents horaires sur la section frontière. Chaque GI est responsable de l'élaboration des documents nécessaires à l'horaire de service :

- sur le tronçon frontière allemand : VzG = Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (Recueil des vitesses limites admises localement),
- sur le tronçon frontière français : RT = Renseignements Techniques.

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

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

4. Prescriptions relatives aux trains

4.1. Principes

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

4.2. Signalisation d'arrière

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

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

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

4.3. Vitesse

La vitesse-limite de la ligne est précisée :

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

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

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

4.5. Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses

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

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

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

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

AC Apach à AC Perl :

Transmettez au conducteur du train numéro ... l'ordre n°95.95 suivant :

« Vous devez circuler sans dépasser la vitesse de 5km/h du C18 km 22,160 jusqu'au point d'arrêt habituel de la voie

Motif : Réception sur une voie non désignée apte aux matières dangereuses »

(Sie müssen ab C18 km 22,160 bis zum üblichen Haltepunkt im Gleis.....mit höchsten 5 km/h fahren.“

Grund :Einfahrt auf einem nicht gefahrguttauglichen Gleis.)

L'AC de Perl confirme la remise de l'ordre à l'AC d'Apach P2 en complétant l'annonce du train par la mention « avec ordre 95.95 restrictions matières dangereuses » („mit Befehl 95.95 Gefahrgutbeschränkung“).

L'information de la présence de matières dangereuses dans un train peut être obtenue par l'AC d'Apach P2 en se renseignant auprès, du CO2C LORCA ou en interrogeant le conducteur en utilisant la GSM-R allemande.

5. Circulation des trains

5.1. Communications entre les AC

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

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

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

Les dépêches à contenu prescrit doivent être collationnées.

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

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

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

5.2. Conditions d'annonce des trains

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

1. Annonce

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

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

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

2. Offre – Acceptation

Lorsqu'une voie est exploitée en sens inverse du sens normal, les trains sont offerts et acceptés (voir article 5.7).

Les trains des deux sens sont offerts et acceptés au plus tôt 5 minutes avant l'heure envisagée de départ ou de passage.

Un train ne doit être offert par un AC que

- si le dernier train prévu est arrivé à la gare voisine,
- si le dernier train accepté en sens inverse est arrivé à sa propre gare.

Un train est offert de la façon suivante :

"Train numéro ... est-il accepté ? "

(Wird Zug ... (Nummer) angenommen ?)

Un train est accepté de la façon suivante :

"Train numéro ... oui".
(" Zug Nummer ... ja").

3. Avis d'arrivée

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

"Train ... (numéro) est arrivé à ... (nom de la gare)"

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

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

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

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

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

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

5.4. Situations dangereuses – Incidents – Accidents

1. Arrêt des trains en cas de danger

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

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

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

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

2. Alerte radio

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

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

3. Coupure d'urgence

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

« Coupure d'urgence section frontière Apach - Perl »

« Ausschaltung im Gefahrenfall Grenzstrecke Apach – Perl»

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

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

« Ausschaltung im Gefahrenfall Grenzstrecke Apach – Perl ausgeführt »

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

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

« Gleis 1 Apach - Perl ist zum Einschalten frei »

et/ou

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

« Gleis 2 Perl - Apach ist zum Einschalten frei »

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

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

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

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

Interne

*EIC LORCA DC00079
SNCF Réseau SA*

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

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

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

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

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

5.5. Train en détresse

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

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

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

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

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

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

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

Un train ne peut revenir en arrière :

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

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

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

5.6. Fermeture de voie

1 Une voie est à fermer dans les cas suivants :

En situation prévue :

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

En situation inopinée :

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

2 Agents compétents pour la fermeture de voie :

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

3 Mesures de sécurité

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

4 Accord de fermeture de voie

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

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

5 La fermeture de voie est donnée, par dépêche, sous la forme suivante :

« Voie de ... à ... fermée »
(« Gleis von ... nach ... gesperrt »).

6 La fermeture de voie ne peut être levée que :

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

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

8 La fermeture de voie est levée, par dépêche, sous la forme :

„Fermeture de la voie de ... à ...levée“
(„Sperrung des Gleises von ... nach ... aufgehoben.“).

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

5.7. Circulation en sens inverse du sens normal

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

Interne

*EIC LORCA DC00079
SNCF Réseau SA*

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

- 2 En cas d'impossibilité de circuler en sens normal (par exemple, fermeture de voie pour incident ou travaux programmés), les circulations se font en sens inverse du sens normal avec un ordre écrit bilingue prévu en annexe 3a prescrivant de marcher à vue sans dépasser la vitesse de 30 km/h.
- 3 La circulation des trains en sens inverse du sens normal est décidée :
 - en cas de travaux programmés, par une consigne travaux commune DB / SNCF,
 - en cas d'incident ou lorsque la gestion de la circulation l'exige (ATE/Bza), par les agents circulation compétents,
 - en cas de circonstances exceptionnelles prévues par une consigne locale commune SNCF/DB.
 - pour un seul train en cas d'incident :
 - sens France vers Allemagne, par l'agent circulation de Apach poste 2 après accord du CO2C,
 - sens Allemagne vers France, par l'AC de Perl après accord du régulateur de la BZ de Francfort
 - lorsque la gestion de la circulation l'exige (ATE/Bza) par les agents circulation compétents
 - En cas de circulation de plusieurs trains :

S'il est nécessaire de faire circuler plusieurs trains en sens inverse du sens normal, une consigne commune locale SNCF R/DB InfraGO AG doit être rédigée. La demande doit être faite 12 mois à l'avance et la faisabilité sera étudiée en interne par SNCF Réseau et DB InfraGO AG.
- 4 La circulation en sens inverse du sens normal est interdite lorsque les communications sont totalement interrompues entre Apach poste 2 et Perl (article 5.9.1).
- 5 Lorsque des trains doivent circuler en sens inverse du sens normal, l'AC qui expédie les trains en sens inverse du sens normal renseigne l'autre AC et organise la circulation des trains en sens inverse du sens normal, par dépêche :

« A partir deh.....min, les trains du sens Apach – Perl (ou Perl – Apach) circulent en sens inverse du sens normal».

(« Ab ... Uhr ... Min befahren die Züge der Richtung Apach - Perl (bzw Perl – Apach) das Gegengleis“).

Les agents intéressés sont avisés.

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

6 Annonce des trains

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

7 Vérification de la libération de la voie

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

Cette vérification est obtenue en s'assurant que :

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

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

La libération de la voie est à confirmer à l'AC voisin par l'avis d'arrivée sous la forme suivante :

„Train ... (numéro) est arrivé à ... (nom de la gare)“

(« Zug ... (Nummer) in ... (Name des Bahnhofs) angekommen »)

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

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

8 Mesures préalables à l'annonce d'un train

AC Perl

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

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

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

AC Apach Poste 2

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

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

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

9 Mesures de sécurité

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

Interne

*EIC LORCA DC00079
SNCF Réseau SA*

appliquent les mesures de sécurité prescrites par leur GI.

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

AC Perl

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

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

AC Apach Poste 2

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

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

11 Autorisation de départ à Apach

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

12 Suppression de la circulation en sens inverse du sens normal

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

Le régime d'exploitation de la circulation des trains en sens inverse du sens normal est supprimée sous la forme suivante :

« A partir deh.....min, les trains du sens Perl – Apach (ou Apach – Perl) circulent à nouveau en sens normal».

(« Ab ... Uhr ... Min befahren die Züge der Richtung Perl – Apach (oder Apach – Perl) wieder auf dem Regelgleis“)

Les agents intéressés sont avisés.

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

5.8. Dérangement des installations de sécurité ou de radio embarqués

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

5.9. Dérangement des installations techniques de la section frontière

5.9.1. Dérangement total des moyens de communication entre les AC

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

5.9.2. Dérangement des installations de signalisation

1 Sens Perl - Apach

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

Le cantonnement d'un train n'est plus assuré par les installations de signalisation lorsqu'un train à Perl :

- doit franchir un signal d'arrêt fermé avec ordre,
- doit partir d'une voie sans signal,
- a dépassé un signal d'arrêt fermé.

Dans ces cas, une vérification de la libération de la voie doit être effectuée, avant l'expédition d'un train.

Obligation de l'AC de Perl :

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

Obligations de l'AC d'Apach poste 2

L'AC d'Apach poste 2 doit avoir l'assurance que le dernier train de Perl est arrivé complet à Apach et que le signal d'entrée C18 est fermé.

L'AC d'Apach poste 2 confirme la libération de la voie en transmettant à l'AC de Perl l'avis d'arrivée sous la forme :

- « Train...(Numéro)... arrivé à Apach »
- (« Zug...(Nummer)... in Apach »)

- b) Les zones z 2³ ou Zb ne fonctionnent pas normalement :

- suite à dérangement
- suite à travaux de maintenance.

Obligations de l'AC de Perl :

1 - Les zones sont en dérangement :

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

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

Interne

*EIC LORCA DC00079
SNCF Réseau SA*

Apach.

- 2 - Dans le cas de maintenance avec prescription de vérification d'une zone de visu, l'AC de Perl instaure le régime de l'avis d'arrivée pour tous les trains entre Perl et Apach pendant la durée des travaux.
L'AC de Perl informe l'AC d'Apach Poste 2 de la mise en place de l'avis d'arrivée en précisant le motif et la durée des travaux de maintenance.
- 3 - Si l'AC d'Apach poste 2 ne peut donner l'avis d'arrivée du train, l'AC de Perl doit expédier le train suivant avec un ordre écrit n°6 (annexe 3) prescrivant la marche à vue sans dépasser la vitesse de 30 km/h, conformément à l'article 5.7.2.

Obligations de l'AC d'Apach poste 2

Pendant l'application du régime de l'avis d'arrivée, l'AC d'Apach poste 2 doit avoir l'assurance que le dernier train de Perl est arrivé complet à Apach et que le signal d'entrée C18 est fermé.

L'AC d'Apach poste 2 confirme la libération de la voie en transmettant à l'AC de Perl l'avis d'arrivée sous la forme :

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

L'AC d'Apach poste 2 n'a pas pu vérifier la signalisation d'arrière :

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

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

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

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

2 Sens Apach-Perl

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

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

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

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

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

« AC Apach Poste 2 à AC Perl:

Remettez, jusqu'à nouvel avis à tous les trains se dirigeant vers Apach l'ordre suivant :

Ordre écrit 95.95

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

(« Fdl Apach Poste 2 an Fdl Perl: Erteilen Sie, bis auf Widerruf, jedem Zuge in Richtung Apach den folgende Befehl:

Befehl 95.95:

« Bleiben Sie trotz Fahrstellung des Esig C18 vor diesem stehen und nehmen Kontakt mit Fdl Apach Poste 2 auf »)

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

« Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n°95.95 pour les trains en direction d'Apach »

(« Befehl 95.95 nicht mehr erforderlich für Zügen in Richtung Apach »)

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

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

Pour la reprise des circulations :

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

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

- ensuite le régime d'avis d'arrivée des trains est instauré sur les 2 voies entre Apach et Perl. L'AC de Perl et l'AC d'Apach confirment la libération de la voie en se transmettant un avis d'arrivée :

« Train...(Numéro)... arrivé à Apach/Perl »

(« Zug...(Nummer)... in Apach/Perl angekommen»)

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

6. Transports exceptionnels

6.1. Principe

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

- un Avis de Transport Exceptionnel (ATE) délivré par le Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) de SNCF Infrastructure qui règle les conditions de circulation sur la partie française du parcours jusqu'à ou à partir de la frontière étatique,
- un Bza (abréviation de Betrieb, Zugförderung und aussergewöhnlich) délivrée par le Team aussergewöhnliche Transporte (Tat) de DB InfraGO (RB Mitte) qui règle les conditions de circulation sur la partie allemande du parcours à partir de ou jusqu'à la frontière étatique.

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

2) La Beförderungsanordnung/Fplo de DB InfraGO contient :

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

3) L'Autorisation d'Incorporation de SNCF Infrastructure est donnée :

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

6.2. Imprimé spécifique bilingue

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

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

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

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

6.3. Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels

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

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

6.4. Offre et acceptation des transports exceptionnels

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

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

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

Si le train achemine plusieurs transports exceptionnels faisant l'objet d'ATE/Bza différents, l'offre reprend chacun des numéros d'ATE ou Bza concernés.

L'AC voisin vérifie si le(s) numéro(s) du Bza et le(s) numéro(s) d'ATE correspondent aux informations préalablement reçues, et lorsque les conditions sont requises pour la circulation de ce(s) Transport(s) Exceptionnel(s), il accepte le train sous la forme suivante :

« Train n°... avec Transport(s) Exceptionnel(s), oui (je l'accepte) ».

(„Zug ... (Nr) mit aussergewöhnlichem Transport/aussergewöhnlichen Transporten ja.“)

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

« Non, attendez » („Nein, warten.)

et indique le motif du refus d'acceptation.

Lorsque le motif du refus a disparu, le train est accepté comme suit :

« Maintenant train °... avec Transport(s) Exceptionnel(s), oui (je l'accepte) ».

(„Jetzt Zug ... (Nr.) mit aussergewöhnlichem Transport/aussergewöhnlichen Transporten ja.“)

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

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

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

7. Manœuvres

7.1. Principes

1. Les manœuvres en gare d'Apach et de Perl sont effectuées selon les règles propres à chaque réseau.
2. Sans l'accord de l'AC de Perl, les manœuvres sont autorisées :
 - en gare d'Apach sur voie 1 jusqu'au signal d'entrée F de la gare de Perl,Avec l'accord de l'AC d'Apach les manœuvres sont autorisées :
 - en gare de Perl sur voie 2 jusqu'au signal d'entrée C18 de la gare d'Apach
3. Pour les circulations des EF, les opérations d'attelage et de dételage sont normalement effectuées par le personnel des EF. Pour les autres circulations (trains de travaux, ...), les opérations d'attelage et de dételage sont effectués par le personnel des services concernés.
4. Avant toute autorisation de manœuvre en direction du PN 19, l'AC du poste 2 d'Apach doit fermer le PN 19.
5. En cas de manœuvre avec un engin moteur électrique, les AC d'Apach poste 2 et de Perl s'assurent que la caténaire est alimentée. Lorsque la manœuvre doit franchir la section de séparation en gare de Perl, les AC d'Apach poste 2 et de Perl s'assurent que l'engin moteur supporte les deux systèmes d'alimentation électrique.
6. Le cas échéant, la mise en place des dispositifs de réflexion prescrits est effectuée selon les règles propres à chaque réseau.

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

1. Manœuvre d'Apach en direction de Perl

1.1. Manœuvre sur voie 1

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

1.2. Manœuvre sur voie 2

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

2. Manœuvre de Perl en direction d'Apach

2.1. Manœuvre sur voie 2

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

2.2. Manœuvre sur voie 1

Interne

*EIC LORCA DC00079
SNCF Réseau SA*

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

L'AC d'Apach Poste 2 autorise ces manoeuvres lorsque :

- le PN 19 et les signaux C11 et Cv13 sont fermés,
- aucun autre mouvement de manoeuvre ne soit en cours dans le secteur-circulation du Poste 2.
- le point à ne pas dépasser est précisé,

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

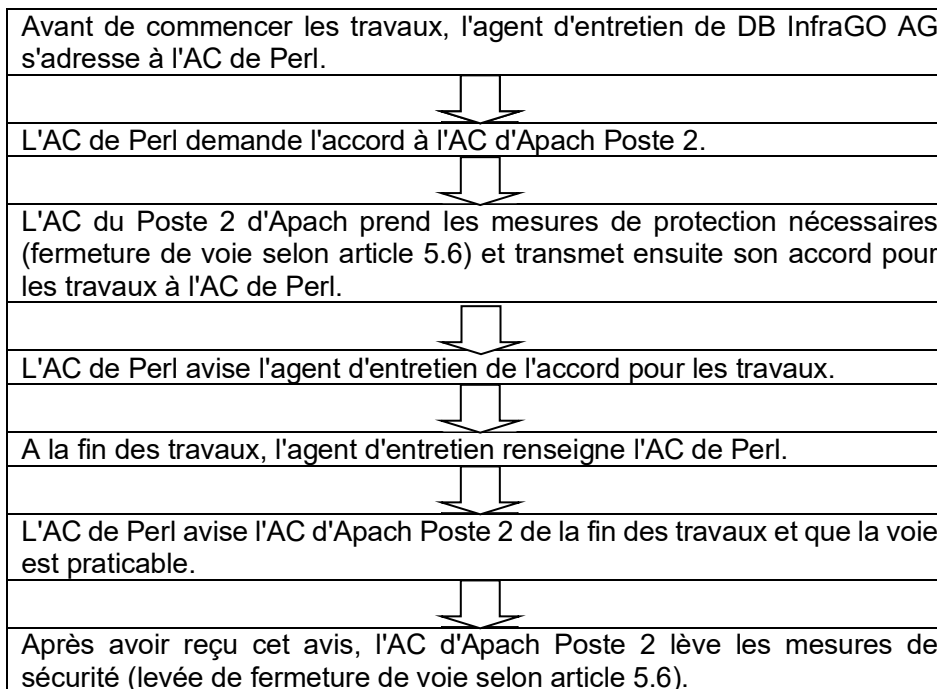
8.1. Principes

1. Chaque GI entretient les installations ferroviaires correspondants à ses spécifications techniques, que celles-ci soient situées sur le territoire français ou sur le territoire allemand.
2. Toute intervention programmée sur une installation située sur le territoire national voisin doit faire l'objet d'une concertation entre les services techniques compétents des deux GI. Le GI sur le territoire duquel se situe l'installation doit mettre si nécessaire, à disposition du GI intervenant un agent, sauf dispositions particulières prévues par consigne spéciale. Un document commun bilingue établi par les services techniques compétents doit préciser les conditions de l'intervention. Toutefois, pour les travaux d'entretien courant dont les conditions d'intervention sont connues par les services techniques des deux GI, ce document n'est pas nécessaire.
3. Pour toute intervention programmée nécessitant une modification des horaires de trains ou une fermeture de voie, les instructions écrites doivent être arrêtées en commun par la RB Mitte de DB InfraGO et le CO2C LORCA au plus tard 7 semaines avant le début des travaux. Ils déterminent à cette occasion la nature des travaux, les conséquences sur la circulation des trains, les installations de sécurité concernées ainsi que la durée des travaux et les mesures à prendre notamment en matière de sécurité du personnel.
4. Toute intervention programmée d'agent d'entretien sur les installations fixes de la section frontière doit faire l'objet d'une concertation avec l'AC du GI sur le territoire duquel a lieu l'intervention. Avant de donner son accord, l'AC saisi se consulte avec l'autre AC. Il prend ensuite les mesures nécessaires pour permettre l'intervention (fermeture de voie, par exemple).
5. Toute intervention suite à un dérangement sur l'installation située sur le territoire national voisin ne faisant pas l'objet d'une concertation entre les services techniques compétents est effectuée dans le cadre d'une fermeture de voie pour une protection du personnel.
6. Les circulations de trains de travaux engagés sur la section frontière sont considérées comme des manœuvres en application des articles 7.1 et 7.2.
7. En dehors des travaux programmés, une seule opération peut être autorisée par voie sur la section frontière.

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

L'AC d'Apach Poste 2 est seul qualifié pour assurer la protection (fermeture de voie) de travaux à réaliser sur la voie Apach - Perl (voie 1).

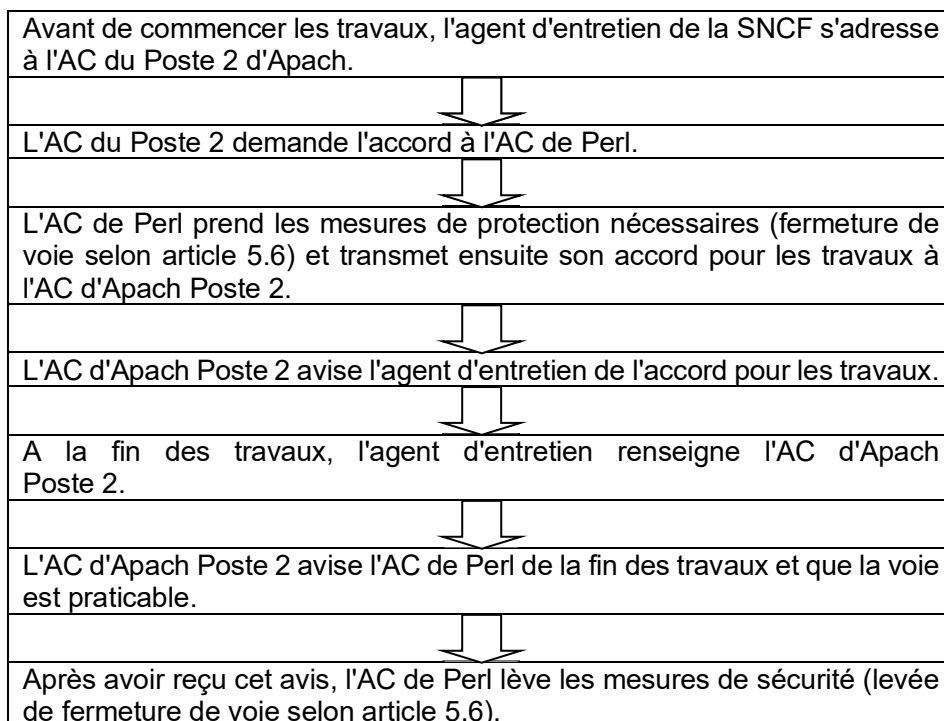
Dans le cas de travaux réalisés par DB InfraGO AG, sur le territoire allemand (de la frontière étatique km 159,512 DB/km 22,168 SNCF Réseau jusqu'au signal F de la gare de Perl), les mesures suivantes sont applicables :



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

L'AC de Perl est seul qualifié pour assurer la protection (fermeture de voie) de travaux à réaliser sur la voie Perl – Apach (voie 2).

Dans le cas de travaux réalisés par la SNCF sur le territoire français (de la frontière étatique jusqu'au C18 d'Apach), les mesures suivantes sont applicables :



8.4. Interdiction de circuler avec pantographe levé

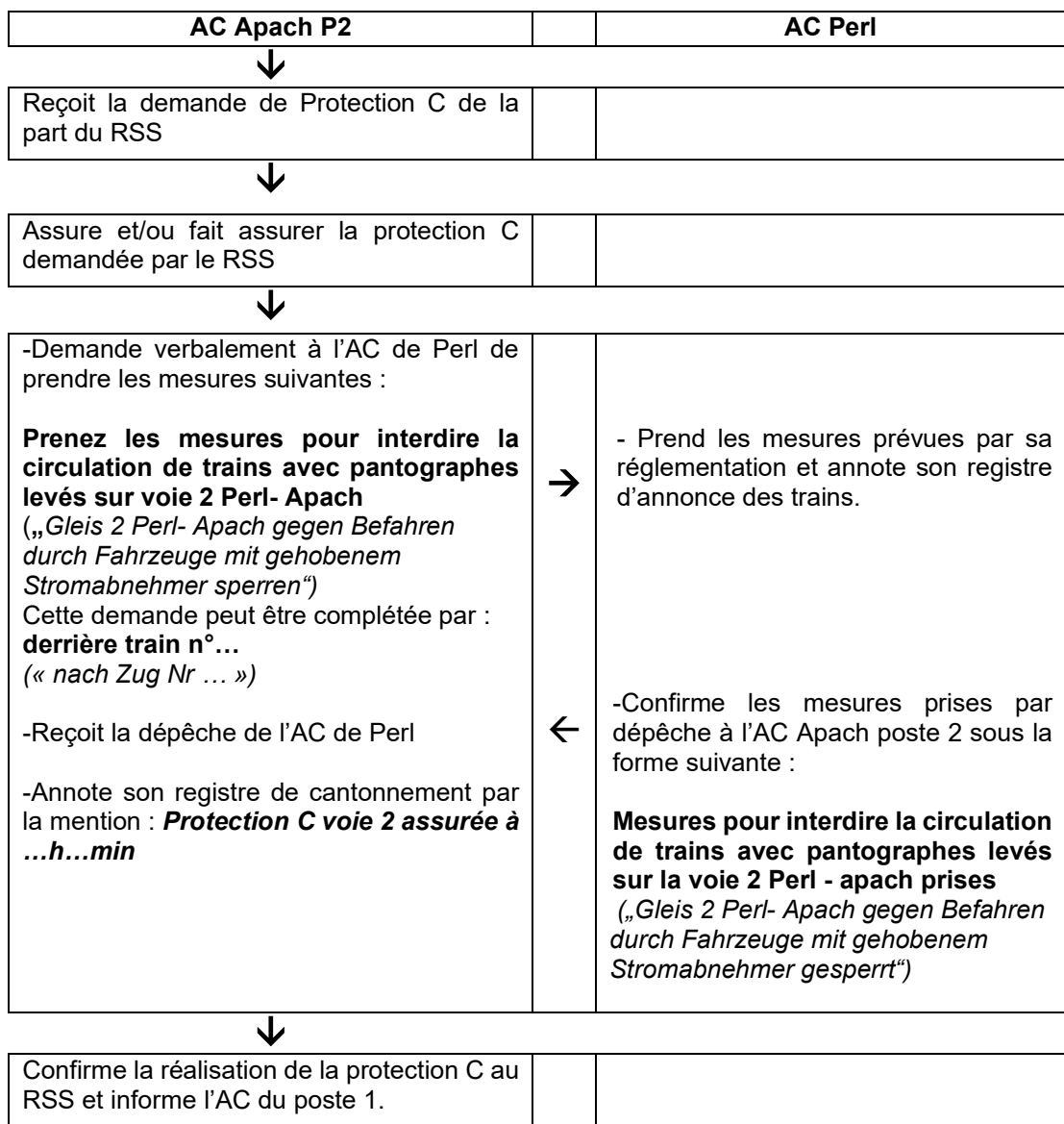
8.4.1. Postes d'Apach P2 et Perl sont tenus

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

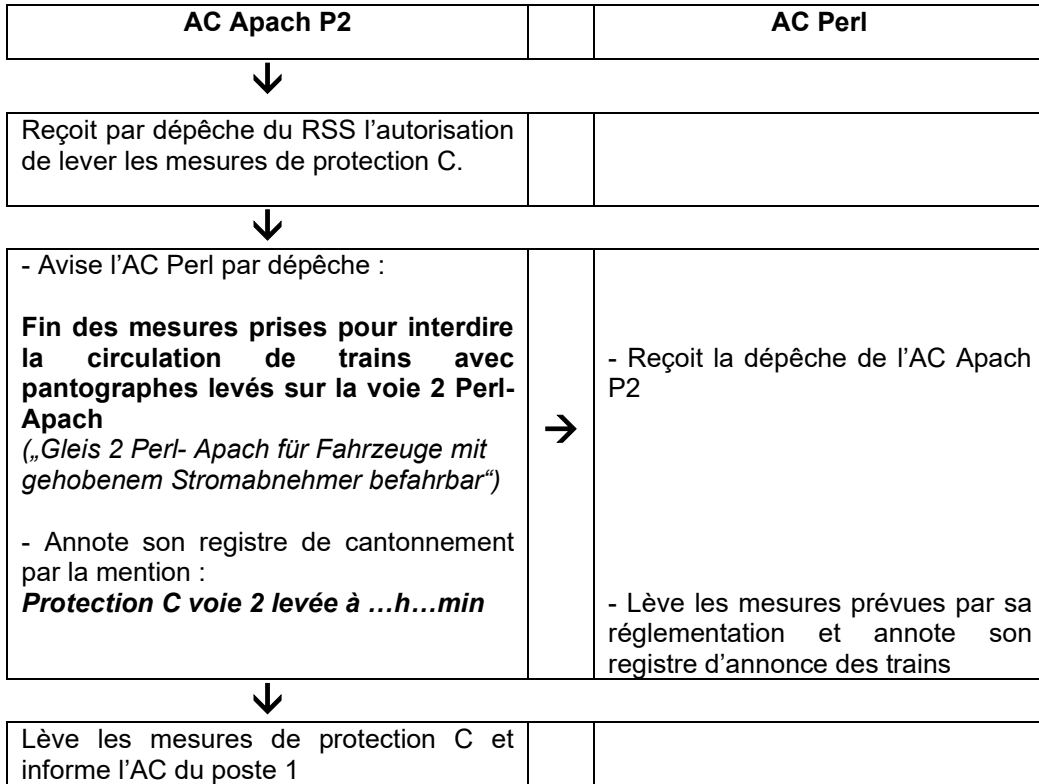
Quand un Sous-Secteur ou une Section Elémentaire française, sur la voie 2 Perl-Apach, doit être consigné, l'AC du P2 de Apach, à la demande du RSS CSS Est France, peut être amené à réaliser une protection C entre Perl et Apach (voie 2).

Les AC appliquent la procédure suivante :

Réalisation de la protection C



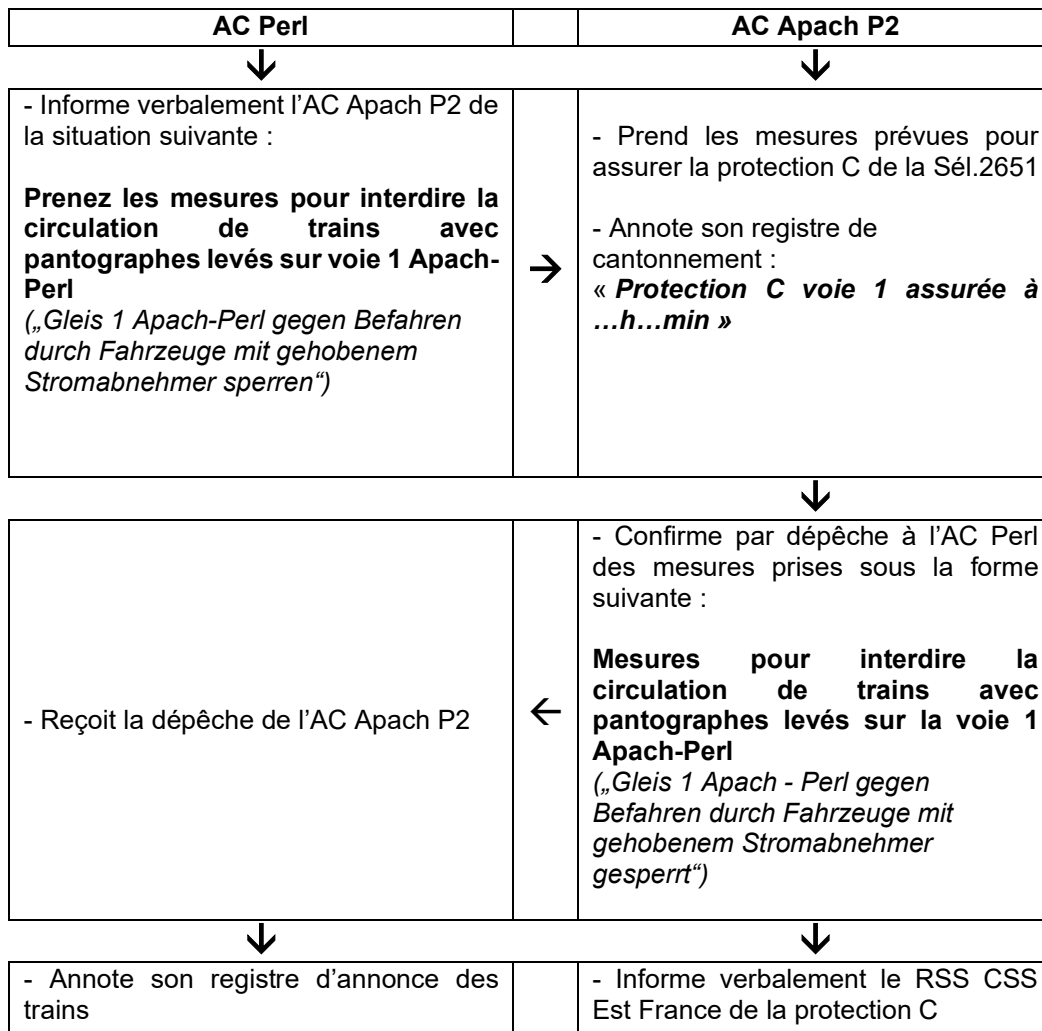
Levée de la protection C



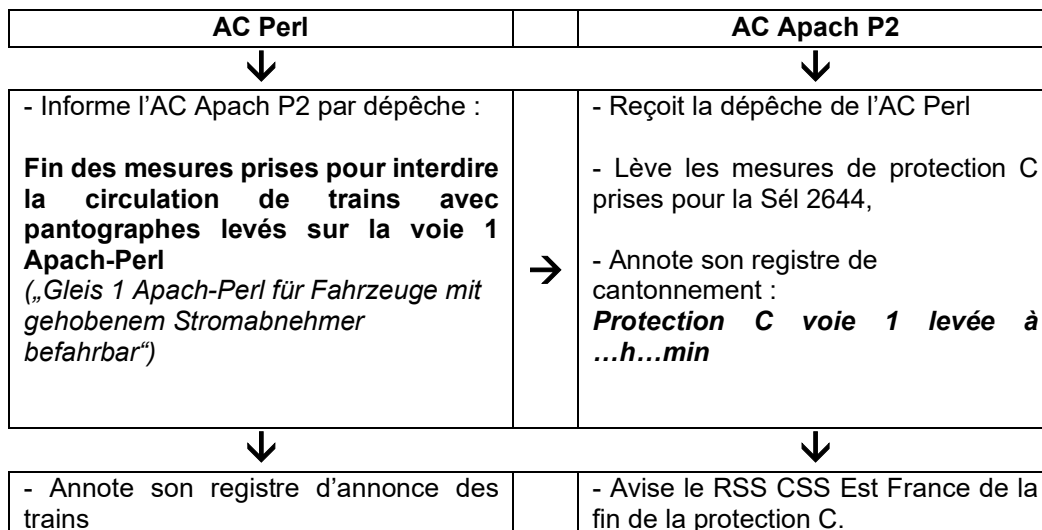
Quand un Sous-Secteur ou une Section élémentaire allemande, sur la voie 1 entre Apach et Perl, doit être consigné, les AC appliquent la procédure suivante :

Mesures pour interdire la circulation de trains avec pantographes levés

Voie 1 Apach-Perl



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



8.4.2. Poste 2 d'Apach non tenu

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Annexe 1 / Anlage 1

Plan de la gare d'Apach

Lageplan des Bahnhofs Apach

LEGENDE

- Voie principale
- Voie de service électrifiée
- Voie non électrifiée
- **** Voie neutralisée
- ⚡ Signal "Fin de caténaire"
- TE Voies autorisée aux transports exceptionnels autres que "particulièrement encombrants"
- MR Voies autorisée à la réception des wagons de type "Châteaux" vides ou chargés de matières radioactives
- 22,5t Voie interdite aux véhicules en charge D (22,5 t par essieu)

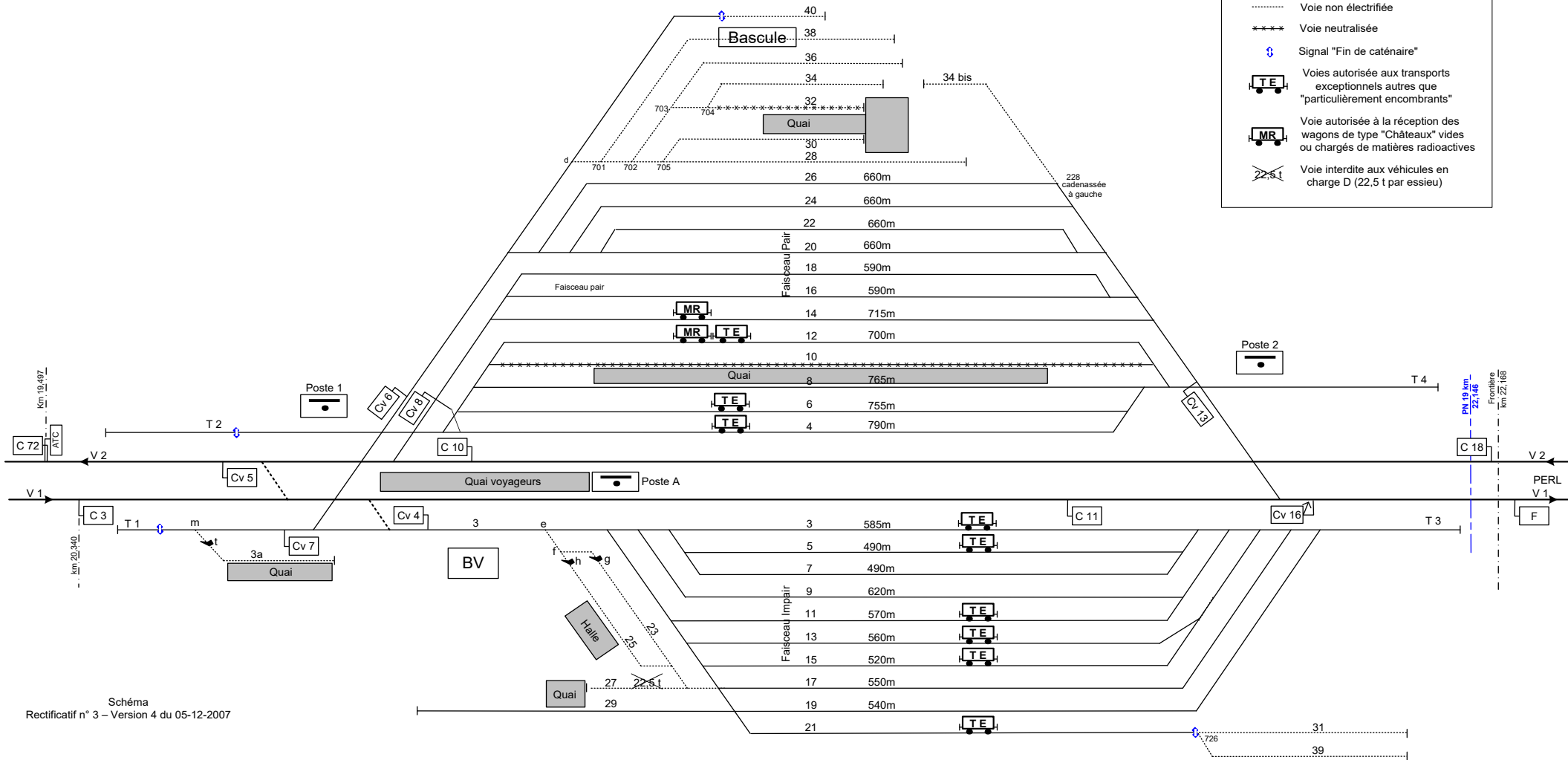
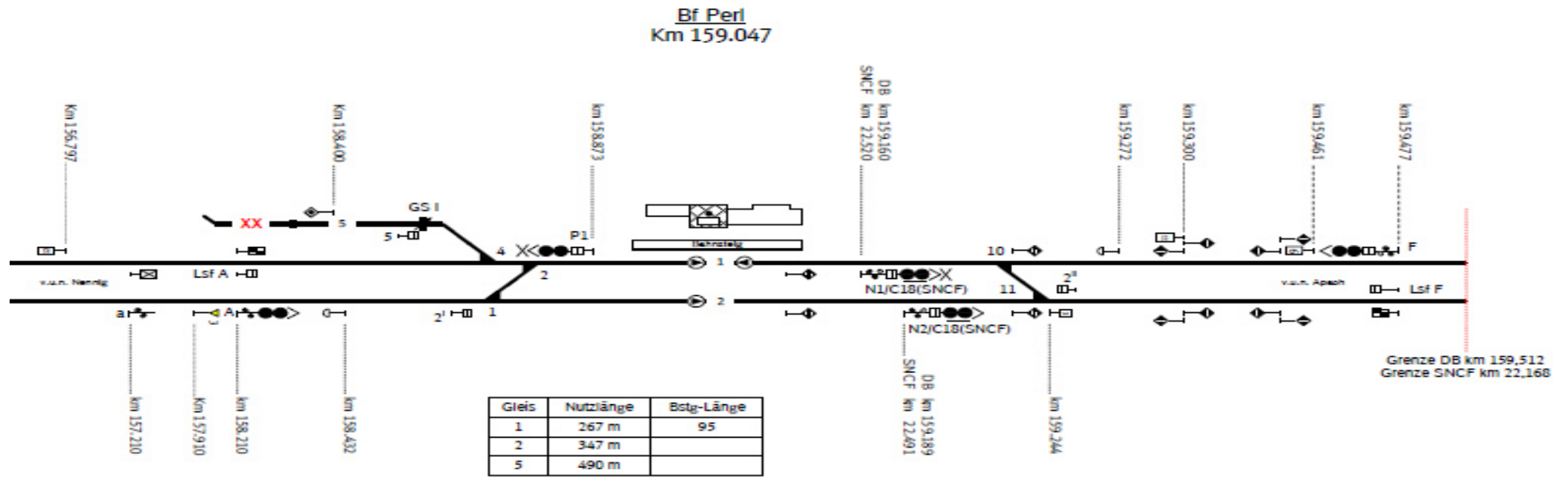


Schéma Rectifiatif n° 3 – Version 4 du 05-12-2007

Annexe 2 / Anlage 2

Plan de la gare de Perl

Lageplan des Bahnhofs Perl



Annexe 3 A / Anlage 3 A

ORDRE BILINGUE (Allemand/Français)

**ZWEISPRACHIGER BEFEHL
(Deutsch/Französisch)**

Befehle 1-9 Instruction européenne 1-9

A. Zugnummer N° du Train C. Standort des Zuges Localisation du train
D. Anzahl der Vordrucke Nombre de formulaires D. Standort des Anweisenden Localisation de l'émetteur

1. Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal Autorisation de franchir un EOA / Signal
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
ist vom Fahren auf Sicht befreit und et
x.25 est dispensé de marcher à vue
1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle Signal, Poste
Zusätzliche Instructions complémentaires
x.95 Anweisungen

2. Weiterfahren nach TR / Weiterfahren nach Vorbeifahrt Autorisation de circuler après un TR/un franchissement de signal
darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrerlaubnis empfangen wurde ist vom Fahren auf Sicht
x.25 Si aucune MA n'est reçue, est autorisé à poursuivre le voyage en mode SR befreit est dispensé de
marcher à vue
Zusätzliche Instructions complémentaires
x.95 Anweisungen

3. Verbleiben im Stillstand / "Fahrt beenden" durchführen 3.20 Vorhandene ETCS-Fahrerlaubnis löschen
3.10 Rester à l'arrêt 3.15 Exécuter la fin de mission 3.20 Supprimer la MA disponible

4. Widerruf eines Befehls Annulation d'une instruction
Befehl Instruction wird widerrufen
4.10 opérationnelle 4.11 eindeutige Kennung Identification unique est annulé

5. Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung Obligation de circuler à vitesse limitée
Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen/in Entre / à
x.41 Circular à une vitesse maximale de x.42.1 km/h
von de bis à
x.44 Zugmeldestelle Localisation x.47.2 Signal x.48.1 km / x.48.2 Signal
Zusätzliche Instructions complémentaires
x.95 Anweisungen

6. Fahren auf Sicht Marcher à vue
Geschwindigkeitsbeschränkung
6.40 Marcher à vue x.41 Circular à une vitesse maximale de x.42.1 km/h
und et
zwischen/in x.43 Zugmeldestelle Localisation
Entre / à von/de bis/à
x.44 Zugmeldestelle Localisation x.47.1 km / x.47.2 Signal x.48.1 km / x.48.2 Signal
Strecke aus folgendem Grund erklären
x.90 subante x.91 [Freitext texte libre]
Zusätzliche Instructions complémentaires
x.95 Anweisungen

7. Starten in SR Autorisation de se remettre en marche après préparation d'un mouvement
darf in SR starten Est autorisé à
7.10 circular en SR 7.20 Est autorisé à franchir un EOA
ist vom Fahren auf Sicht befreit
x.25 Est dispensé de marcher à vue
Signal, Localisation

8. BÜ sichern Sécurisation d'un PN
muss halten vor BÜ zwischen/in
8.50 S'arrêter avant le PN entre / à x.43 Zugmeldestelle Localisation und et
in à
8.51.1 km und et
8.52.1 km und et
x.44 Zugmeldestelle Localisation und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist
8.53.1 km
und et
8.54.1 km und et
8.55.1 km est autorisé à poursuivre le voyage lorsque le/s PN
est / sont sécurisé/s

9. Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung Obligation de circuler avec des restrictions d'alimentation électrique
Eingeschränkte Fahrstromversorgung zwischen/in
9.40 Restrictions d'alimentation électrique entre / à x.43 Zugmeldestelle Localisation und et
von bis
de x.47.1 km / x.47.2 Signal à x.48.1 km / x.48.2 Signal
Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert ja ou (oder ou) nein non
La limitation de l'alimentation de courant est affichée 9.57
Fahren mit gesenktem Stromabnehmer Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter
9.70 Circular avec pantographe abaissé 9.75 Circular avec disjoncteur ouvert

V Name Triebfahrzeugführer B Datum Date Y Uhrzeit Heure

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

Table with 4 columns: Grund Nr., Anlass Motif, V in km/h, Grund Nr., V in km/h, Grund Nr., V in km/h. Rows 10-43 detailing various railway conditions and equipment.

* = unterchiedliche Geschwindigkeitsvorgaben
* = vitesse limite autorisée variable
V408.04.11V01/408.24.11V01

30 //

31 //

32 //

33 //

34 //

95 **Zusätzliche Anweisungen** Instructions complémentaires

//

95.10

muss bei Annäherung an den B0 Signalzpf 1 geben und B0 schnellstens freisetzen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat
95.20 doit siffler à l'approche du P1 et décaler rapidement le P1 lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée

//

95.30

//

95.40

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

muss folgende Anweisungen beachten **doit respecter les Instructions suivantes**
95.95

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

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 manœuvre

E Anzahl der Vordrucke Nombre de formulaires D Standort des Anweisenden Localisation de l'émetteur

21 **Einfahrt / Weiterfahrt Entren / Circuler**

darf in/auf der einfahren [oder] weiterfahren
21.10 est autorisé à 21.12 entrer 21.13 circuler

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

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

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

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

24 **Zurückkehrende Fahrten Retour en arrière**

fährt [oder] schiebt nach von In Richtung
24.11 circule [ou] 24.12 pousse en de 24.13 Zugmeldestelle Localisation
direction bis und kehrt zurück
24.14 Zugmeldestelle Localisation 24.15 km / 24.16 Signal et revient

Hinfahrt auf Regelleis, Rückfahrt auf Gegengleis
24.20 Aller sur le "Regelleis", retour sur le "Gegengleis"
24.30 Aller sur le "Gegengleis", retour sur le "Regelleis"

25 //

26 //

27 //

28 **Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart Changeement niveau / mode ETCS**

muss ETCS-Level wählen muss ETCS-Betriebsart wählen
28.10 doit sélectionner 28.11 ETCS-Level 28.20 doit sélectionner 28.21 ETCS-Betriebsart Mode

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

darf signalgeführt weiterfahren est autorisé à poursuivre la marche en respectant la signalisation au sol
29.10
29.10 //
29.20 //
29.30 //

Annexe 3 B / Anlage 3 B

BULLETINS C (bilingue) de la SNCF

**BULLETINS C (zweisprachig) SNCF
(Begehl C SNCF)**

C

Ordre est donné au conducteur du train

Der Triebfahrzeugführer des **Zuges**

muss

(numéro / Nummer)

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

le signal carré

(numéro / Nummer)

C

le guidon d'arrêt

(numéro / Nummer)

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

.....

.....

XX

Autorisation n° / Genehmigung Nr.

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

(nom du poste / Stellwerksname)

(jour/mois/année / Tag/Monat/Jahr)

(heures/minutes / Std/Minuten)

délivré directement / ausgehändigt

Signature / Unterschrift:

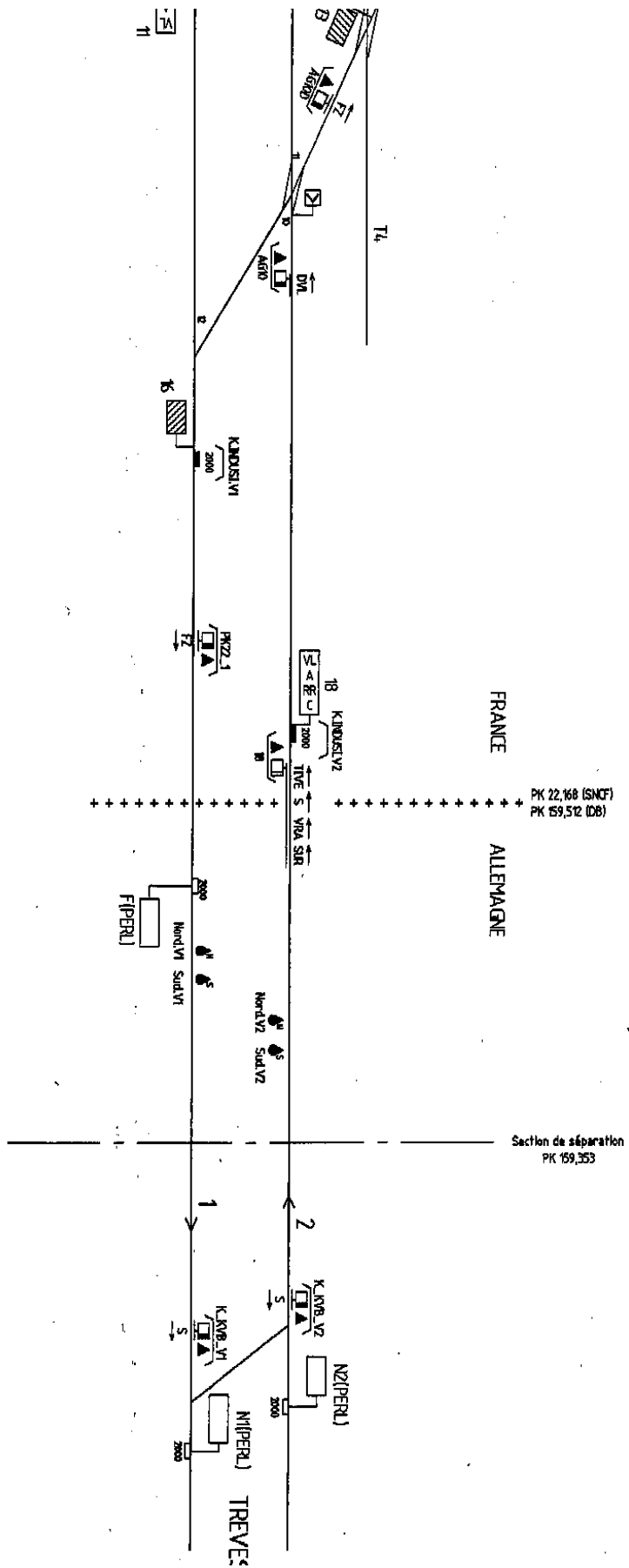
transmis par radio / per Funk übermittelt

transmis par téléphone / Telefonisch übermittelt

Annexe 4 / Anlage 4

SCHEMA de KVB / PZB

SYSTEMWECHSEL KVB/ PZB



Annexe 5 / Anlage 5

<p>Dispositions particulières concernant l'utilisation du GSM-R D par l'AC du Poste 2 de Apach.</p>	<p>Regelung über die Nutzung von GSM-R D durch den Fdl Poste 2 Apach</p>
<p>Article 1 : Généralités</p> <p>L'Etablissement Infrastructure Circulation LORCA et l'Etablissement de la DB InfraGO AG, Regionalbereich Mitte Produktionsdurchführung Koblenz, conviennent de la mise à disposition de l'agent circulation (AC) du Poste 2 de Apach par DB InfraGO AG d'une carte SIM allemande pour l'exploitation de la section frontière Apach - Perl. L'appareil avec la carte SIM allemande doit être utilisé selon les prescriptions communes suivantes.</p> <p>L'appareil doit être utilisé par l'AC pour:</p> <ul style="list-style-type: none"> - communiquer avec les trains sur la partie allemande de la section frontière en cas de danger pour transmettre un message d'alerte. <p>L'appareil permet également à l'AC du Poste 2 de Apach de recevoir un appel d'urgence déclenché sur le réseau GSM-R D.</p>	<p>Abschnitt 1: Allgemeines</p> <p>Die Etablissement Infrastructure Circulation LORCA der SNCF und die DB InfraGO AG, Regionalbereich Mitte Produktionsdurchführung Koblenz, vereinbaren, dass die DB InfraGO AG dem Fdl Poste 2 Apach eine deutsche SIM-Karte für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke Apach - Perl zur Verfügung stellt. Das Gerät mit der deutschen SIM-Karte ist gemäß den nachstehenden gemeinsamen Regeln zu benutzen.</p> <p>Das Gerät ist vom Fdl zu nutzen für:</p> <ul style="list-style-type: none"> - für die Verständigung mit den Zügen auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke im Gefahrenfall zur Abgabe eines Nothaltauftrages. <p>Das Gerät dient außerdem der Unterrichtung des Fdl Apach Poste 2 über einen ausgelösten Notruf im InfraGO GSM-R D.</p>
<p>Article 2: Messages d'alerte en cas de danger</p> <p>En cas de danger sur la section frontière, l'alerte doit être donnée immédiatement par radio (GSM-R D) sous la forme suivante :</p> <p style="text-align: center;">«<i>Mayday, Mayday, Mayday, Arrêt des circulations ! Ici AC Apach Poste 2</i>» (<i>Mayday, Mayday, Mayday, haltet Züge zurück ! Hier Fahrdienstleiter Apach Poste 2</i>).</p> <p>ou lorsque le danger n'impose l'arrêt que d'un seul train :</p> <p style="text-align: center;">„<i>Mayday, Mayday, Mayday, Arrêt du train n°.... ! Ici AC Apach Poste 2</i>“ (<i>Mayday, Mayday, Mayday, Zug N°.... sofort anhalten ! Hier Fahrdienstleiter Apach Poste 2</i>).</p>	<p>Abschnitt 2: Nothaltauftrag bei Betriebsgefahr</p> <p>Bei einer Betriebsgefahr auf der Grenzstrecke ist sofort ein Nothaltauftrag über Zugfunk (GSM-R D) mit folgendem Wortlaut zu geben:</p> <p>oder wenn nur ein Zug angehalten werden soll:</p>

Si nécessaire, le message d'alerte peut être complété par une demande de coupure d'urgence sous la forme suivante.

Wenn es notwendig ist, kann der Nothaltauftrag um eine Aufforderung zur Ausschaltung der Oberleitung mit folgendem Wortlaut ergänzt werden:

« ...et coupure d'urgence sur la section frontière Apach – Perl»
„...und Oberleitung auf der Grenzstrecke Apach - Perl ausschalten.“

Dès perception d'une alerte, les AC de Apach Poste 2 et de Perl prennent immédiatement les mesures prévues par leur réglementation pour arrêter et retenir les circulations.

L'AC qui constate ou est avisé de la disparition du motif qui a justifié l'alerte radio avise l'autre AC; après entente, chaque AC autorise ensuite la reprise de la circulation des trains sur son propre réseau.

Bei Eingang eines Nothaltauftrages treffen die Fdl Poste 2 Apach und Perl die notwendigen Maßnahmen entsprechend der für ihnen gültigen Vorschriften um Fahrten anzuhalten und zurück zu halten.

Der Fdl, der den Wegfall des Grundes für den Nothaltauftrag festgestellt oder mitgeteilt bekommen hat, verständigt den anderen Fdl, nach gegenseitiger Abstimmung nimmt jeder Fdl den Betrieb auf seinem InfraGO wieder auf.

Article 3: Dérangement de l'appareil GSM-R

En cas de dérangement, l'AC du Poste 2 n'a pas de mesure de sécurité particulière à prendre jusqu'au remplacement du poste ou de la carte SIM allemande. L'AC doit aviser le service technique de la SNCF (ASTI: Tél. 9113).

Après intervention de l'ASTI, s'il s'avère que le dysfonctionnement provient d'une défaillance de la carte SIM, l'AC doit aviser le responsable GSM-R: DB InfraGO, responsable régional d'exploitation à Trèves :téléphone +49 (0)651 142-23910, IRTN/Basa 0049 (9)57-2391 pour provoquer le remplacement de la carte SIM. Le suivi du remplacement de la carte SIM est assuré par le DPX d'Apach.

Abschnitt 3: Störung des GSM-R-Geräts

Bei einer Störung sind bis zum Ersatz des Geräts oder der deutschen SIM-Karte keine weiteren Sicherheitsmaßnahmen erforderlich für den Fdl Poste 2. Der Fdl muss den technischen Dienst der SNCF (ASTI) verständigen.

Wenn die Untersuchung durch ASTI ergibt, dass die Funktionsstörung in einem Defekt der SIM-Karte begründet ist, muss der Fdl den GSM-R-Verantwortlichen verständigen: DB InfraGO, Bezirksleiter Betrieb Trier, Tel. +49 (0)651 142-2391, IRTN/Basa 0049 (9)57-2391, um den Austausch der SIM-Karte anzustoßen. Die Weiterverfolgung der Vertretung der SIM –Karte ist vom Leiter Apach ausgeführt.

Article 4: Enregistrement des conversations

Toutes les conversations échangées par GSM-R sont enregistrées sur un support numérique.

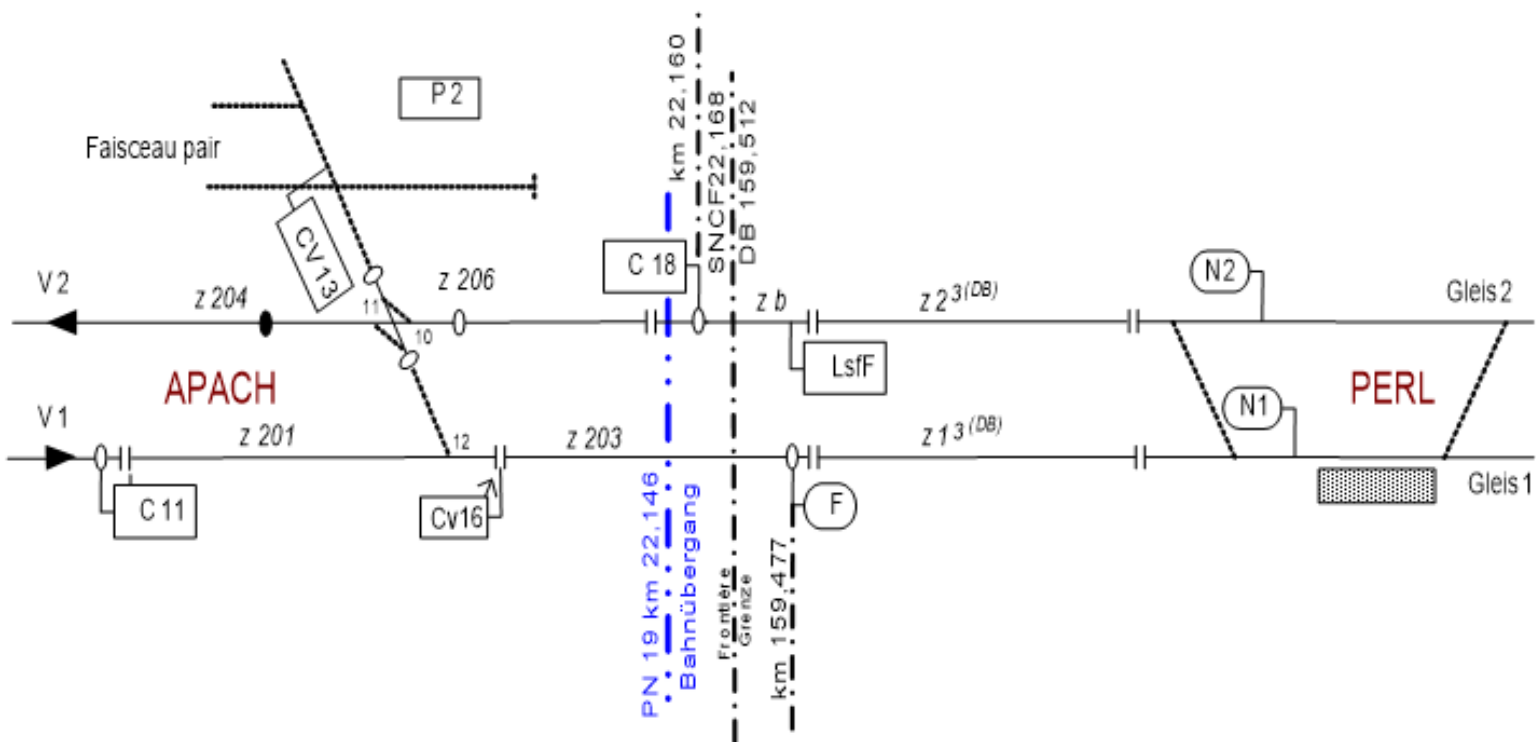
Abschnitt 4: Aufzeichnung der Gespräche

Alle Gespräche über GSM-R werden digital bei der DB InfraGO AG aufgezeichnet.

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

Annexe 6 / Anlage 6

Schéma de la section frontière Skizze der Grenzstrecke



Fiche d'identification

Identification du texte

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

Approbation

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

Interne

EIC LORCA DC00079
SNCF Réseau SA

Textes abrogés

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

Historique des éditions et des versions

<i>Edition</i>	<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
99-99-9999	Version 01	99-99-9999	14-12-2025

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier / Intranet

Distribution

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

Restrictions et particularités de distribution

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

Services chargés de la distribution

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

Interne

*EIC LORCA DC00079
SNCF Réseau SA*

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

Fiche d'amélioration EIC LORCA DC00079

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

COORDONNÉES DU REDACTEUR DE LA FICHE

Nom : **Prénom :** **Date :**

Poste occupé : **Entité :**

Adresse :
.....
.....

Tel : **Email :**

OBSERVATIONS

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

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

.....
.....
.....
.....

SERVICE GESTIONNAIRE

Information à compléter par l'organisme émetteur du texte.

Adresse postale et nom du service gestionnaire : *Obligatoire*

Téléphone : *Facultatif*

Adresse mail du service gestionnaire : *Facultatif*