1 Allgemeines

(1) Zwischen den Schienennetzen von Deutschland und Frankreich gibt es zurzeit acht grenzüberschreitende Strecken. **Anzahl**

(2) Réseau Ferré de France (RFF) und Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) auf französischer Seite und die DB Netz AG betreiben diese Grenzbetriebsstrecken. **Infrastrukturbetreiber**

2 Struktur der Zusatzvereinbarungen

(1) Die Zusatzvereinbarungen zwischen RFF / SNCF und DB Netz AG werden abhängig von der Grenzbetriebsstrecke als **Name**

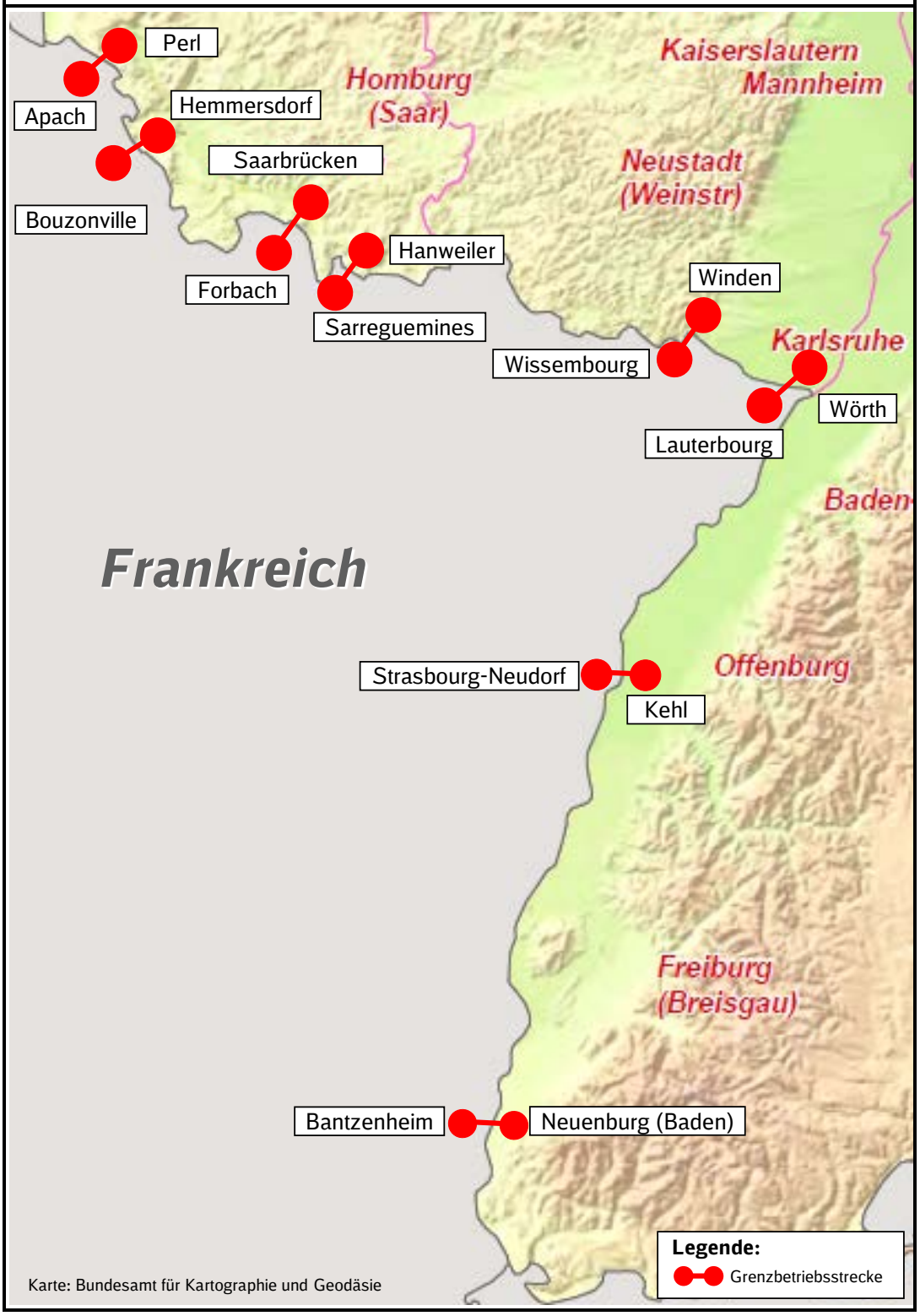
- Gemeinsame Vereinbarung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke,
- Gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke,
- Gemeinsame Regelung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke, oder
- Grenzbetriebsvereinbarung

bezeichnet.

* (2) Die Zusatzvereinbarungen sind, ausgenommen die des Übergangs Kehl –
* Strabourg-Neudorf, bislang noch nicht im Sinne der TSI getrennt und werden daher als Zusatz 302.600xZ98 veröffentlicht.

3 Geografische Übersicht

Grenzbetriebsstrecken mit Frankreich



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**	
*	302.6002Z98	Gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl
*	302.6202Z01	Gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl, Auszug für EVU
3	**Wörth (Rhein) – Lauterbourg**	
	302.6003Z98	Gemeinsame Vereinbarung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke Wörth (Rhein) - Lauterbourg
4	**Winden – Wissembourg**	
	302.6004Z98	Grenzbetriebsvereinbarung Wissembourg – Winden
5	**Hanweiler-Bad Rilchingen – Sarreguemines**	
	302.6005Z98	Gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Hanweiler-Bad Rilchingen – Sarreguemines
6	**Saarbrücken – Forbach**	
	302.6006Z98	Gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Forbach – Saarbrücken
7	**Hemmersdorf – Bouzonville**	
	302.6007Z98	Gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Hemmersdorf - Bouzonville
8	**Perl – Apach**	
	302.6008Z98	Gemeinsame Regelung über die Besonderheiten der Grenzstrecke Perl – Apach

❑

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsame Vereinbarung haben:

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Südbaden
Wilhelmstraße 1b
D - 79098 Freiburg

und

Société Nationale des Chemins de Fer Français
Etablissement Infrastructure Circulation Alsace
22, place de la gare
F - 67000 Strasbourg

2 Gemeinsame Vereinbarung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke

siehe folgende Seiten

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

DB NETZ
Regionalbereich Südwest 22,
Regionalnetz Südbaden
Wilhelmstr. 1b
D-79098 Freiburg

GEMEINSAME VEREINBARUNG ÜBER DIE BESONDERHEITEN AUF DER GRENZSTRECKE

Bantzenheim – Neuenburg (Bd)

ZWISCHEN SNCF UND DB NETZ AG

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

Bantzenheim – Neuenbourg (Bd)

ENTRE SNCF ET DB NETZ AG

Version 5 vom/du : 15-09-2015

Gültig ab / Applicable à partir du : 13-12-2015

Geschäftsführende Stellen
Services dirigeants responsables

DB Netz AG Regionalbereich Südwest Regionalnetz Südbaden Wilhelmstr. 1b D-79098 Freiburg	(abgekürzt DB Netz) (abréviation DB Netz)

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**
Zentrale Betriebsverfahren **RB Südwest** Eisenbahnbetriebsleiter Regionale Außenbeziehungen BZ Karlsruhe **Produktions-durchführung Freiburg** Instandhaltung Betrieb **Beteiligte Personen mit Planungs – Leitungs - oder Überwachungsaufgaben im grenzüberschreitenden Verkehr mit der SNCF** **Eisenbahn-Bundesamt (EBA).** **EVU, die die Strecke befahren**.	**SNCF Réseau :** - Direction Sécurité – Sûreté – Risques. • Département Documentation de sécurité, • Département politiques transverses de sécurité. - Métier Accès au Réseau. • Service support et sécurité - Métier Circulation • Direction de l'exploitation et sécurité - Métier Maintenance et Travaux • Direction de la production • Direction de la Maintenance • Service Sécurité - Qualité - Sûreté - Métier Ingénierie & Projets • Service Autorisations de Sécurité - Secrétariat Général • Direction juridique - Direction Territoriale ALCA • Pôle Clients et Services - Prestataires de gestion d'infrastructure. **SNCF – EIC Alsace :** - COGC AL (2ex) - Pôle Sécurite AL (2ex) - BHR (1ex) - UOC Belfort Mulhouse (2ex) - DPx (1ex) - AC Gare de Bantzenheim (1ex) **SNCF - Infrapôle Rhénan :** - Pôle Sécurite (1ex) - Pôle Technique SES (1ex) - Pôle Technique Voie (1ex)

Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Eingearbeitet (Nz.)
1	Organisationsänderung SNCF	01.09.2011		eingearbeitet
2	Technische Bahnübergangssicherung und redaktionelle Änderungen	03.12.2012		eingearbeitet
3	Abschnitte 43, 58, 59.4, 84	01.10.2013		eingearbeitet
4	Neuer DB-Befehl (Anlage 3a), Neuer Vordruck CBA (Anlage 3b), Abschnitt 42 Zugschlusssignale und Abschnitt 53	13.12.2015		eingearbeitet

Rectificatifs

Numéro	Date
N° 1 – noté par un astérisque	Date 07-06-2011 / applicable au 01-09-2011
N° 2 – noté par un double astérisque.	Date 11-09-2012 / applicable au 03-12-2012
N° 3 – noté par un triple astérisque.	Date 08-07-2013 / applicable au 01-10-2013
N° 4 – Ordre DB annexe 3a / bulletin CBA annexe 3b / article 42 signaux de queue et article 53	Date 15-09-2015 / applicable au 13-12-2015

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Südbaden

Wilhelmstr. 1b
D-79098 Freiburg

Freiburg,

gez. i. V. Staron

……....

gez. i. A. Trott

……

SNCF Réseau
Etablissement Infrastructure
Circulation Alsace

22, place de la gare
F-67000 STRASBOURG

Strasbourg,

C. Cuenot, approbateur

……

T. Maurer, vérificateur

……

P. Meyer, rédacteur

……

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

N. Daeffler, approbateur

…….
D. Slovencik, vérificateur

……..

Inhaltsverzeichnis 4
SOMMAIRE 4

Kapitel I. Allgemeines ... 8
Abschnitt 11 – Außer Kraft tretende Vereinbarungen ... 8
Abschnitt 12 – Inhalt ... 8
*Abschnitt 13 – Sprachregelung und Meldungen*** ... 8
Abschnitt 14 – Änderung von Regelungen ... 9
Abschnitt 15 – Ansprechpartner und bilaterale Treffen ... 9
Kapitel II. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg ... 10
Abschnitt 21 – Betriebsführung auf der Grenzstrecke ... 10
Abschnitt 22 – Umschaltung der Zugsicherungssysteme ... 10
Abschnitt 23 – Kommunikationseinrichtungen ... 11
Abschnitt 24 – Sicherung der Fahrten auf der Grenzstrecke ... 11
Abschnitt 25 – Bahnübergänge ... 12
Abschnitt 26 – Elektrischer Zugbetrieb ... 12
Abschnitt 27 – Änderung der ständigen Signalisierung ... 12
Abschnitt 28 – Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten ... 13
Abschnitt 29 – Änderung von technischen Einrichtungen ... 14
Kapitel III. Trassenmanagement ... 15
Abschnitt 31 – Grundsätze ... 15
Abschnitt 32 – Trassenanfrage ... 15
Abschnitt 33 – Änderung und Streichung von Trassen ... 16
Abschnitt 34 – Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke ... 16
Kapitel IV. Regelungen für die Züge ... 17
Abschnitt 41 – Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen ... 17
Abschnitt 42 – Schlusssignale an Zügen ... 17
Abschnitt 43 – Ausfall von Zügen ... 18
Kapitel V. Fahrdienst auf den Betriebsstellen ... 19
Abschnitt 51 – Schriftliche Befehle, Übermittlungscode ... 19
Abschnitt 52 – Gefährliche Ereignisse und besondere Vorkommnisse ... 19
Abschnitt 53 – Hilfeleistung ... 20
Abschnitt 54 – Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz ... 23
Abschnitt 55 – Fahrdienstliche Meldungen ... 23
Abschnitt 56 – Durchführung der Zugmeldungen ... 23

Abschnitt 57 – Abweichen vom Fahrplan 24
Abschnitt 58 – Gleissperrungen auf der Grenzstrecke 25
Abschnitt 59 – Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke 26
*Abschnitt 60 - Störung an den Bahnübergängen 5 und 7***..... 29
Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporte (aT) 31
Abschnitt 61 – Grundsätze..... 31
Abschnitt 62 – Zweisprachiger Vordruck 32
Abschnitt 63 – Einstellungsgenehmigung für aT 32
Abschnitt 64 – Anbieten und Annehmen von aT 33
Kapitel VII. Rangieren..... 34
Abschnitt 71 – Grundsatz 34
*Abschnitt 72 – Rangieren auf der Grenzstrecke zwischen den Signalen Ra 10 und C 484**** 34
Kapitel VIII. Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen und Arbeiten an diesen Anlagen 35
Abschnitt 81 – Grundsatz 35
Abschnitt 82 – Zuständigkeitsbereiche der technischen Fachdienste beider Infrastrukturbetreiber . 36
Abschnitt 83 – Sperrfahrten bei Arbeiten 37
Abschnitt 84 – Arbeiten, die eine Freischaltung der Oberleitung erfordern..... 38
Abschnitt 85 – Zugfahrten in den Bereich des anderen Infrastrukturbetreibers bei ausgeschalteter Oberleitung 39
Chapitre I : généralités 40
Article 11 - Documents abrogés..... 40
Article 12 - Objet..... 40
Article 13 – Langue à employer et communication de sécurité**..... 40
Article 14 – Modifications aux textes réglementaires..... 41
Article 15 – Contacts et rencontres bilatéraux..... 41
Chapitre II : principes d'exploitation et installations de la section frontière Bantzenheim - Neuenbourg 42
Article 21 – Régime d'exploitation et service de la circulation. Limite de la section frontière..... 42
Article 22 – Commutation des systèmes de contrôle de vitesse 42
Article 23 – Installations de télécommunication..... 43
Article 24 – Sécurité des circulations sur la section frontière. Limite de la section frontière..... 43
Article 25 – Passages à niveau** 44
Article 26 – Installations de traction électrique..... 44
Article 27 – Modification de la signalisation permanente 44
Article 28 – Installations de limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires..... 45

Article 29 Modifications des installations 46

Chapitre III : gestion de la capacité 47

Article 31 – Principes 47

Article 32 – Demande de sillon 47

Article 33 – Modification et suppression de sillons 48

Article 34 – Elaboration des renseignements techniques (RT) sur la section frontière 48

CHAPITRE IV : prescriptions relatives aux trains 49

Article 41 – Prescriptions à appliquer concernant la longueur et le freinage 49

Article 42 – La signalisation d'arrière des trains 49

Article 43 – Suppression de trains 49

CHAPITRE V : circulation des trains 50

Article 51 – Ordres écrits. Bulletins 50

Article 52 – Incidents - situations dangereuses 50

Article 53 – Secours et incident nécessitant le retour à la gare en arrière d'un train par ses propres moyens 52

Article 54 – Dérangement des installations de sécurité ou de radio 55

Article 55 – Modalités de communications entre les AC 55

Article 56 – Communications échangées pour la circulation des trains 56

Article 57 – Ecarts par rapport au plan de transport 57

Article 58 - Fermeture de voie sur la section frontière 57

Article 59 Dérangement des installations techniques de la section frontière 59

60 Dérangement des PN 5 et PN 7 ..... 62**

CHAPITRE VI : transports exceptionnels 64

Article 61 – Principes 64

Article 62 – Imprimé spécifique bilingue 65

Article 63 – Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels 65

Article 64 – Offre et acceptation des transports exceptionnels 66

CHAPITRE VII : manoeuvres 67

Article 71 – Principes 67

Article 72 – Manœuvres sur la section frontière entre les signaux Ra 10 et C484 ..... 67**

CHAPITRE VIII : entretien préventif et curatif des installations fixes. Travaux sur ces installations 68

Article 81 – Principes 68

Article 82 – Périmètre de compétences des services d'entretien de chaque GI 69

Article 83 – Circulation à voie fermée pour travaux 70

Article 84 – Travaux nécessitant la mise hors tension de la caténaire 71

Article 85 – Circulation des trains en direction de la caténaire consignée du GI voisin 72

Anlage 1 / ANNEXE 1 : 73

Plan der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg / Plan de la section frontière de Bantzenheim à Neuenbourg 73

Anlage 2 / ANNEXE 2 : 75

Plan der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenbourg mit ETCS-Balisen / Plan de la section frontière Bantzenheim – Neuenbourg avec les balises ETCS..... 75

Anlage 3 a / ANNEXE 3 a : 78

Befehl der DB (Deutsch/Französisch) / Ordre DB (Allemand/Français)..... 78

Anlage 3 b / ANNEXE 3 b : 82

Bulletin C block automatique SNCF (Befehl C Selbstblock SNCF)..... 82

Anlage 4 / ANNEXE 4 : 84

Ansprechpartner / Liste des correspondants – Bleibt frei / réservé 84

Anlage 5 / ANNEXE 5 : 86

Zugmeldebuch - gilt nur für Fdl Bantzenheim/ Registre spécial d'annonce de circulation..... 86

Anlage 6 / ANNEXE 6 : 92

IMPRIME BILINGUE 92

Anlage 7 / ANNEXE 7 : 95

Zweisprachiger Vordruck für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten / Imprimé bilingue utilisé pour l'acheminement des transports exceptionnels 95

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 und DB NETZ AG vom 6.4.2009.

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.

2) Soweit in dieser gemeinsamen Regelung keine besonderen Regelungen getroffen sind, sind durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zugangsbedingungen der DB Netz und des französischen Eisenbahnnetzes zu beachten. Die Triebfahrzeuge müssen über die Ausrüstungen verfügen, die den technischen Einrichtungen auf der Grenzstrecke entsprechen.
3) Es gelten die Richtlinien des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens.
4) Ein Lageplan der Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg ist als Anlage 1 beigefügt.

*Abschnitt 13 – Sprachregelung und Meldungen***

Alle den Zugverkehr betreffenden Meldungen und Gespräche werden in deutscher Sprache geführt. Der Fdl Bantzenheim ist zweisprachig.

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

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

Die sicherheitsrelevanten Meldungen mit festem Wortlaut sind in diesem Dokument mit einem grauen Kasten hinterlegt**. Die Wiederholung ist mit den Worten „Ich wiederhole“ einzuleiten und bei richtiger Wiederholung mit dem Wort „Richtig“ zu bestätigen.
Diese Meldungen werden wiederholt, und nach korrekter Wiederholung wird von französischer Seite eine Nummer vergeben; von deutscher Seite wird der Name des Fdl angegeben**.

Abschnitt 14 – Änderung von Regelungen

1) Diese gemeinsame Regelung wird von DB Netz und SNCF herausgegeben. Alle Änderungen müssen im Voraus zwischen DB Netz und SNCF 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 Netz AG Regionalbereich Südwest Regionalnetz Südbaden Wilhelmstr. 1b D-79098 Freiburg	SNCF Etablissement Infrastructure Circulation Alsace Pôle Sécurité 22, place de la gare F-67000 Strasbourg F-67000 Strasbourg

3) DB Netz und SNCF 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

1) Die SNCF und das Regionalnetz Südbaden geben eine Liste mit allen Ansprechpartnern der SNCF und DB Netz für jedes Arbeitsgebiet heraus. Diese Liste wird im Rahmen des jährlichen Treffens ausgetauscht.
2) Die SNCF und der Regionalbereich Südwest sowie das Regionalnetz Südbaden treffen sich mindestens ein Mal pro Jahr, um eventuelle Probleme bei der Umsetzung der Regelungen dieser Unterlage zu lösen. Dabei wird die in Punkt 1 genannte Liste überprüft und ggf. umgehend aktualisiert.
3) Die SNCF (Unite Opérationelle Circulation (UOC) Belfort-Mulhouse) und der Leiter Betrieb des * Regionalnetzes Südbaden treffen sich mindestens einmal pro Jahr** um sich über betriebliche Themen, die die Grenzstrecke betreffen, auszutauschen.

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)** bzw. km 4,592 (DB). Auf französischem Staatsgebiet gilt die Kilometrierung der SNCF**, auf deutschem Staatsgebiet die Kilometrierung der DB Netz. 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 SNCF ist betriebsführende Stelle. Betriebswichtige Dokumente für die Grenzstrecke erhalten die Fdl Bantzenheim und Neuenburg.
4) Die Bahnhöfe Bantzenheim und Neuenburg sind örtlich mit Fdl besetzt.
   Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke müssen die beiden Fdl anwesend sein.
5) Die Grenzstrecke ist nur zeitweise besetzt.
6) Fahrpläne für Sonderzüge sind der örtlichen Betriebsführung des Regionalnetzes Südbaden in Freiburg mindestens 10 Arbeitstage vor dem Verkehrstag bekannt zu geben.
7) Ein Verkehren vor Plan ist nur zulässig wenn die Züge gemäß Abschnitt 56 angenommen worden.
8) Doppeltraktion und Lokzüge sind zugelassen. Nachschieben ist nicht gestattet, ausgenommen im Störungsfalle.
9) Die Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg ist begrenzt durch das Einfahrsignal F in Neuenburg sowie durch das Einfahrsignal C 484 in Bantzenheim.

Km SNCF	14,680 (C484)
Km DB	4,157 (ESig F)

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 Eurobalisen, 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 „Cantonnement Neuenburg“ erreichen.
  - Taste für die Streckenfernsprecher der Strecke Bantzenheim – Neuenburg
  - 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

- Verbindung Zugfunk GSM-R (F) von Bantzenheim bis km 17,548.

2. Neuenburg:

- Allfernsprecher mit:
  - Streckenfernsprechleitung (Zugmeldeleitung) zwischen Fdl Neuenburg und Fdl Bantzenheim. Fdl Neuenburg kann den Fdl Bantzenheim über die Taste „Fs Bantzh“ erreichen.
  - Signalfernsprecher am Esig F
  - Taste für die Steckenfernsprecher der Strecke Neuenburg - Bantzenheim
- Telefon für das öffentliche Netz (Telekom)*

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

- Verbindung Zugfunk GSM-R (D) von Müllheim bis km 4,592.

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

Die Umschaltung von GSM-R (F) nach GSM-R (D) ist in km 16,753 (Fahrrichtung Bantzenheim-Neuenburg) durchzuführen, die Umschaltung von GSM-R (D) nach GSM-R (F) in km 16,838 (Fahrtrichtung Neuenburg – Bantzenheim)
Die Umschaltpunke sind örtlich durch entsprechende Hinweistafeln gekennzeichnet.

Abschnitt 24 – Sicherung der Fahrten auf der Grenzstrecke

Die Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke erfolgt durch selbsttätigen Streckenblock (Selbstblock 60) 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)**

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) bzw. von km 4,662 bis km 4,827 (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) sichergestellt (umgerechnet auf Kilometrierung DB zwischen den km 4,698 bis km 4,794).

Abschnitt 27 – Änderung der ständigen Signalisierung

Änderungen der ständigen Signalisierung auf der Grenzstrecke werden den EVU durch SNCF-DSEM* mittels FLASH 2(„**F**iche **L**igne **A**vis **S**ignalisation **H**ebdomadaire“) und bei der DB Netz mittels «La» "(Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten).bekannt gegeben*.

Die erforderlichen Angaben werden 3 Wochen vor Beginn der Änderung an die folgenden Ansprechpartner übermittelt.

27.1 Änderungen im Zuständigkeitsbereich der RFN: Ansprechpartner DB Netz sind dem Abschnitt 15 der GBV zu entnehmen.
27.2 Änderungen im Zuständigkeitsbereich der DB: Ansprechpartner RFN sind dem Abschnitt 15 der GBV zu entnehmen.

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

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

DB Netz an SNCF Mobilités
Spätestens am Mittwoch 3 Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

SNCF Mobilités an DB Netz
Spätestens am Dienstag 3 Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle.

b) Die SNCF Mobilités übernimmt die vom Regionalbereich Südwest Karlsruhe mitgeteilten Langsamfahrstellen in die FLASH.

c) Die EVU werden durch die FLASH der SNCF Mobilités über die geplanten Langsamfahrstellen auf der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg für beide Fahrtrichtungen unterrichtet.

2. Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

d) Langsamfahrstellen, die unvorhergesehen eingerichtet werden müssen, sind:

- auf deutschem Gebiet: von den technischen Stellen DB Netz der zuständigen Abteilung und dem Fdl Neuenburg umgehend mitzuteilen; der Fdl Neuenburg verständigt den Fdl Bantzenheim mit nachfolgendem Wortlaut und dieser COGC Alsace.
- auf französischem Gebiet: von den technischen Stellen der SNCF dem Fdl Bantzenheim umgehend mitzuteilen; der Fdl Bantzenheim verständigt den Fdl Neuenburg mit nachfolgendem Wortlaut und den COGC Alsace.

„ Fdl Bantzenheim an Fdl Neuenburg: zwischen …(Ort)… und …(Ort)… von..(km).. bis..(km). vorsichtig mit höchstens …. km/h fahren.“

Bei Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist analog zu verfahren.

e) Bei diesen Geschwindigkeitsbeschränkungen, über die die EVU noch nicht durch FLASH unterrichtet sind, müssen folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet

Fdl Neuenburg und Bantzenheim verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl Nr. 12 (siehe Anlage 3a). Nachdem der COGC Alsace festgestellt hat, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung im FLASH enthalten ist, unterrichtet er den Fdl Bantzenheim mit folgendem Wortlaut:

*« COGC Alsace** à AC Bantzenheim : Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n°12 pour la limitation de vitesse entre km … et km …»*

Der Fdl Bantzenheim unterrichtet den Fdl Neuenburg mit folgendem Wortlaut:

„Fdl Bantzenheim an Fdl Neuenburg: Befehl Nr. 12 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. 12, bis das weiße Blitzlicht aufgestellt ist.
Nachdem der Fdl Bantzenheim über die Aufstellung des weißen Blitzlichtes unterrichtet wurde, verständigt er den Fdl Neuenburg mit folgendem Wortlaut:

„Fdl Bantzenheim an Fdl Neuenburg: Befehl Nr. 12 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 Signalisierungs-änderungen 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 Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Südbaden
Wilhelmstr. 1b
D-79098 Freiburg

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

Kapitel III. Trassenmanagement

Abschnitt 31 – Grundsätze

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

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. SNCF führt die Studie durch und muss vor der Planung jeder Trasse die formelle Zustimmung der DB Netz AG erhalten. Vor jedem Fahrplanwechsel treffen sich der COGC Alsace (Regionale Fahrplanbüro - BHR)** und der Bereich Fahrplan Karlsruhe, um die Übereinstimmung der grenzüberschreitenden Trassen zu überprüfen.

Für kurzfristige Trassenanfragen findet die Abstimmung zwischen der DB Netz AG und dem COGC Alsace** statt.
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.

DB Netz RB Südwest Ag Netzfahrplan erhält spätestens zwei Wochen vor jedem Fahrplanwechsel vom COGC Alsace** zwei Exemplare der Fahrplanunterlagen.

Für Gelegenheitsverkehre ist eine zwischen DB Netz und DPS vereinbarte Zugnummernreihe zu verwenden.

Abschnitt 32 – Trassenanfrage

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

Abschnitt 33 – 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 „Pôle Planification Programmation de l'infrapôle Rhénan" ab, um mit dem oder den betroffenen EVU eine Lösung zu finden, die die Durchführung der Zugfahrten unter den bestmöglichen Umständen erlaubt (siehe Anlage 4).

Der COGC Alsace** unterrichtet den Fdl Bantzenheim über die Änderung oder Streichung von Trassen.

Der Bereich Fahrplan Karlsruhe unterrichtet den Fdl Neuenburg lediglich über die Änderung oder Streichung von Trassen der Züge auf der Grenzstrecke, die nicht in Neuenburg enden oder beginnen.

Die Fdl Neuenburg und Bantzenheim informieren sich gegenseitig so früh wie möglich über die Änderung oder Streichung von Trassen.

Abschnitt 34 – Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke

SNCF ist für die Erarbeitung der Unterlagen für die Fahrplanerstellung (RT = Renseignements Techniques) auf der Grenzstrecke zuständig. Zu diesem Zweck sendet DB Netz RB Südwest die dafür notwendigen Unterlagen und insbesondere die Änderungen des Verzeichnisses der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) auf dem deutschen Abschnitt der Grenzstrecke an folgende Adresse:

SNCF
Etablissement Infrastructure Circulation Alsace
Pôle sécurité
22, place de la gare
F-67000 STRASBOURG

So lange eine geänderte Geschwindigkeit noch nicht in den RT enthalten ist, müssen die Tf wie bei einer vorübergehenden Langsamfahrstelle verständigt werden (siehe Abschnitt 28).

Kapitel IV. Regelungen für die Züge

Abschnitt 41 – Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen

Die französischen Regelungen bezüglich Zuglänge und Bremsen sind auf der Grenzstrecke bis zum Bahnhof Neuenburg einschließlich anzuwenden.
Abweichend davon ist es zugelassen, dass in Richtung Deutschland fahrende und von dort kommende Reisezüge auf der Grenzstrecke sowie ab/bis Bantzenheim nach den deutschen Regelungen bezüglich der Bremsen 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 Zugschlusstafeln gekennzeichnet wird.

Wenn ausnahmsweise eine Einfahrt in einen besetzen Blockabschnitt notwendig ist, ist der Triebfahrzeugführer durch den Fdl Bantzenheim mit einem Bulletin „Cba“ (siehe Anlage 3b) und einem Befehl 14 mit folgendem Wortlaut zu informieren:

„Der Triebfahrzeugführer kann einen durch Tafeln gekennzeichneten Zugschluss antreffen“.

Verantwortlich für die Zugschlusssignale ist das jeweilige EVU.

Abschnitt 43 – Ausfall von Zügen

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

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

3) COGC Alsace verständigt den Fdl Bantzenheim. BZ Karlsruhe verständigt den Fdl Neuenburg.

4) Die Fdl Bantzenheim und Neuenburg informieren sich gegenseitig so früh wie möglich über den Ausfall von Zügen mit dem Wortlaut:

„Fdl ... an Fdl ...: Zug Nummer .. .Normalabfahrt von … um … h .. .mn ... (Datum) nach … (Empfangsbahnhof) fällt aus.“ ***

(«AC de ... à AC de ... : train n° ... partant normalement de … à …h … mn … est supprimé le … (jour et date) jusqu'à ... »).´

Der Zugausfall ist vom Fdl Bantzenheim im Zugmeldebuch zu vermerken, der Fdl Neuenburg trägt den Ausfall in den Vordruck „Aufschreibungen über den Zugverkehr“ ein.

Kapitel V. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Abschnitt 51 – Schriftliche Befehle, Übermittlungscode

Schriftliche Befehle werden von den Fdl Bantzenheim und Neuenburg mit zweisprachigen Vordrucken erteilt:

- Befehl DB siehe Anlage 3a (Deutsch/Französisch)
- Bulletin Cba SNCF siehe Anlage 3b (zweisprachig)

51.1 Übermittlungscode im Zusammenhang mit schriftlichen Befehlen gemäß Anhang 3a

Der Fahrdienstleiter Neuenburg muss jeden schriftlichen Befehl, den er übermittelt, mit einem fortlaufenden Übermittlungscode versehen. Der Übermittlungscode setzt sich aus der Abkürzung der Betriebsstelle und der fortlaufenden Ziffernfolge zusammen (Beispiel: RNBG 123). Dementsprechend muss der Fahrdienstleiter Bantzenheim, bevor er einen schriftlichen Befehl übermittelt, sich vom Fahrdienstleiter Neuenburg einen Übermittlungscode für den schriftlichen Befehl geben lassen. Der Übermittlungscode bleibt unverändert, sofern der Fahrdienstleiter Bantzenheim für das gleiche Ereignis weitere schriftliche Befehle an die Triebfahrzeugführer ausstellen muss.

Abschnitt 52 – Gefährliche Ereignisse und besondere Vorkommnisse

(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:

„Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!“.

(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:

„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Neuenburg und Bantzenheim sofort anhalten!
Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Neuenburg und Bantzenheim sofort anhalten! Hier Fahrdienstleiter Bantzenheim / Neuenburg/ COGC Alsace / BZ Karlsruhe.“

(„Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Neuenburg et Bantzenheim. Je répète: Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Neuenburg et Bantzenheim. Ici AC de Bantzenheim / Neuenburg / COGC Alsace / BZ Karlsruhe.“)

(4) Der Fdl Neuenburg verständigt die Notfallleitstelle in Karlsruhe.
Der Fdl Bantzenheim verständigt das COGC in Strasbourg.

(5) Die Fdl Neuenburg und Bantzenheim vereinbaren die erforderlichen Maßnahmen und verständigen ihre vorgesetzten Organisationseinheiten entsprechend den Vorschriften des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.

(6) Wenn es erforderlich ist, wird eine gemeinsame Untersuchung der beiden Infrastrukturbetreiber durchgeführt.

(7) 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.

(8) 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.

(9) 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 zweisprachiger Meldung:

„Notausschaltung Neuenburg – Bantzenheim“.
„Coupure d`urgence Neuenburg – Bantzenheim“.

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

„Notausschaltung Neuenburg – Bantzenheim durchgeführt“.
„Coupure d`urgence Neuenbourg – Bantzenheim réalisée“.

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

„Notausschaltung Neuenburg – Bantzenheim aufgehoben.“
„Coupure d`urgence Neuenbourg – Bantzenheim levée“.

(10) Vorkommnisse im Zusammenhang mit Einschränkungen der Infrastruktur sind im schriftlichen Befehl gemäß Anhang 3a aufgeführt.
In Befehl 14 können Gründe aufgeführt werden, die im Befehlsvordruck nicht vorgesehen sind. Die Fahrdienstleiter Bantzenheim und Neuenburg müssen sich hierzu abstimmen.
Der Fahrdiensteiter muss sich erkundigen, ob der Instandhalter den Mangel behebt oder nicht. Sollte der Instandhalter im Bereich des Mangels tätig werden, ist entsprechend Abschnitt 81.5 fortzufahren

Der Regelbetrieb kann wieder aufgenommen werden, sobald eine technische Fachkraft des betroffenen Netzes die Befahrbarkeit des Gleises oder je nach Situation beispielsweise ein Triebfahrzeugführer den Wegfall des Anlasses bestätigt hat.

Abschnitt 53 – Hilfeleistung

1 Grundsatz

1.1 Hilfe wird vom Tf über Fernsprecher, Zugfunk, durch Boten 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 zurück gelassen 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.

2 Zuführen der Hilfeleistung vom rückgelegenen Bahnhof

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

“Fdl ... an Fdl ...: Sperrfahrt … (Nummer) wird vom rückgelegenen Bahnhof ... abgelassen.“

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erteilt der Sperrfahrt:

- bei Abfahrt in Neuenburg einen zweisprachigen Befehl 12 zum Fahren auf Sicht oder bei Abfahrt in Bantzenheim mit einem Bulletin „Cba“ (siehe Anlage 3b),
- und einen Befehl14 (siehe Anlage 3a) mit dem Wortlaut nach Abschnitt 53 Absatz 2.1 oder Nummer. 2.2:

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 14 erteilt mit folgendem Wortlaut:

„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:

“Fdl .. an Fdl ...: Sperrfahrt … (Nummer) mit liegengebliebenem Zug … (Nummer) ist vollständig in den Bahnhof ... zurückgekehrt.“

2.2 Schieben des liegengebliebenen Zuges

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erteilt zweisprachigen Befehl 14 (siehe Anlage 3a) mit folgendem Wortlaut:

“Holen Sie den liegengebliebenen Zug bis in den Bahnhof ...“

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

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

“*Fdl .. an Fdl ...:Sperrfahrt … (Nummer) mit liegengebliebenem Zug … (Nummer) ist vollständig im Bahnhof ... angekommen.“*

3 Zuführen der Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof

Der Fdl des vorausgelegenen Bahnhofs erteilt der Sperrfahrt

- bei Abfahrt in Neuenburg einen zweisprachigen Befehl 12 zum Fahren auf Sicht oder bei Abfahrt in Bantzenheim mit einem Bulletin „Cba“ (siehe Anlage 3b)
- und einen Befehl 14 (siehe Anlage 3a) mit folgendem Wortlaut:

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

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

„Fdl…. an Fdl ….: Sperrfahrt … (Nummer) wird vom Bahnhof ... abgelassen“

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

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

„Fdl ….an Fdl……...: Sperrfahrt … (Nummer) mit liegengebliebenem Zug … (Nummer) ist vollständig im Bahnhof angekommen.“

4 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 14 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:

“Fdl ... an Fdl ...: Zug … (Nummer). vollständig nach ... zurückgekehrt.“

Abschnitt 54 – 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.

Wenn die Störung von ortsfesten Einrichtungen der Grenzstrecke herrührt, verständigt das EVU den Fdl Neuenburg oder Bantzenheim. Die Fdl stimmen sich erforderlichenfalls ab und benachrichtigen die EVZS (DB) oder CSQNE (SNCF).

Abschnitt 55 – Fahrdienstliche Meldungen

(1) Die fahrdienstlichen Meldungen sind fernmündlich auf der Streckenfernsprechleitung (Zugmeldeleitung) zu geben. Bei Störungen der Zugmeldeleitung erfolgen sie über andere Telekommunikationswege.

(2) Die Fdl melden sich mit:

„Fahrdienstleiter Neuenburg (Name)“
„Fahrdienstleiter Bantzenheim (Name)“

(3) Meldungen mit festem Wortlaut sind wörtlich zu wiederholen. Meldungen ohne festen Wortlaut sind mit allen wesentlichen Angaben zu wiederholen.

(4) Sprachregelungen und Meldungen – siehe Abschnitt 13

Abschnitt 56 – Durchführung der Zugmeldungen

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:

- nach Ankunft des letzten Zuges aus der Gegenrichtung
- bis zu 5 Minuten vor der voraussichtlichen Abfahrtszeit

Jede Zugmeldung ist mit dem Wort *„**Zugmeldung**“* einzuleiten

Angeboten wird der Zug mit den Worten: *„**Wird Zug** (Nummer) **angenommen?**“*

Angenommen wird der Zug mit den Worten: *„**Zug** (Nummer) **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) **ja**“.*
Die Annahme und Abmeldung weisen die Fdl in der dafür vorgesehenen Unterlage nach.

3) Züge mit außergewöhnlichen Transporten sind gemäß den Regelungen in Kapitel VI anzubieten und anzunehmen.

4) Nach der Annahme sind die Züge unmittelbar danach mit folgendem Wortlaut abzumelden:

„Zug (Nummer) ab (Minute)"
Die Abmeldung ist zu wiederholen.

5) Weicht die tatsächliche Abfahrzeit um zwei Minuten oder mehr von der gemeldeten Zeit ab, ist die Zugmeldung möglichst frühzeitig zu berichtigen. Die Abmeldung ist dann mit dem Wortlaut :

„Berichtigte Zugmeldung: Zug (Nummer) ab (Minute)"
Die Abmeldung ist zu wiederholen.

6) Kann ein bereits abgemeldeter Zug nicht abfahren, ist die Abmeldung für diesen Zug wie folgt zurückzunehmen:

***„Berichtigte Zugmeldung: Abmeldung für Zug (Nummer) wird zurückgenommen*".**
Die Zurücknahme der Abmeldung ist zu wiederholen.

Abschnitt 57 – Abweichen vom Fahrplan

1) Die Reihenfolge der Züge kann ggf. geändert werden, wenn dies zwischen den Fdl Neuenburg und Bantzenheim vereinbart und wie folgt bekannt gegeben wird :

Neue Reihenfolge:

„Zug *(Zugnummer des zuletzt gefahrenen Zuges),* ***Zug*** *(Zugnummer des neu eingereihten Zuges),* ***Zug*** *(Zugnummer des Zuges, der nach dem neu eingereihten Zug fährt)".*

(Nouvel ordre de succession: train n^{o}... (n^{o} du dernier train qui a circulé), train n^{o} ... (n^{o} du nouveau train devant circulé), train n^{o} ... (train devant circuler après le nouveau train).

2) Alle Verspätungen müssen dem benachbarten Fahrdienstleiter gemeldet werden.

Abschnitt 58 – Gleissperrungen auf der Grenzstrecke

1) Es wird zwischen geplanten und unvorhergesehenen Gleissperrungen unterschieden.

- Geplante Gleissperrungen werden bei Bauarbeiten angewendet, die eine Unterbrechung des Verkehrs notwendig machen (siehe Kapitel VIII).
- Unvorhergesehene Gleissperrungen werden durchgeführt im Falle eines Hindernisses, bei Hilfeleistung für einen liegengebliebenen Zug (siehe Abschnitt 53) oder bei anderen Ereignissen, die eine Unterbrechung des Zugverkehrs zur Folge haben.

2) Zuständiger Fdl für 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.

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

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

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

5) 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.

A. Für die Vereinbarung einer Gleissperrung ist folgender Wortlaut anzuwenden:

„Fdl … an Fdl …, kann das Gleis zwischen Bantzenheim und Neuenburg gesperrt werden?“

B. 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:

„Fdl …an Fdl …, Ja, mit Sperrung des Gleises zwischen Bantzenheim und Neuenburg einverstanden.“

C. Sofort nach*** Erhalt dieser Meldung trifft der zuständige Fdl die erforderlichen Maßnahmen und spricht die Sperrung mit folgendem Wortlaut aus:

„Fdl … an Fdl …, Gleis zwischen Bantzenheim und Neuenburg 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.

6) Aufhebung der Gleissperrung

Die Sperrung des Gleises darf durch den zuständigen Fdl aufgehoben werden, wenn alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind und/oder bei Bauarbeiten die Bestätigung des Technischen Berechtigten über Freisein und Befahrbarkeit vorliegt.

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

„Fdl … an Fdl…, Sperrung des Gleises zwischen Bantzenheim und Neuenburg kann aufgehoben werden.“

Die Gleissperrung wird aufgehoben mit den Worten:

„Fdl …an Fdl: ..., Sperrung des Gleises zwischen Bantzenheim und Neuenburg aufgehoben.“

Die Fdl weisen die Aufhebung der Gleissperrung in der dafür vorgesehenen Unterlage nach.

Abschnitt 59 – Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke

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.

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 Netz.

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.

59.3 Störung der Sicherungstechnik auf der Grenzstrecke

Mögliche Störungen:

- Störungen und Arbeiten am Streckenblock zwischen Neuenburg und Bantzenheim, die Räumungsprüfung auf Zeit erfordern – siehe unter A ; B und C,
- Haltstellung eines Einfahrsignals im Bahnhof Bantzenheim und Neuenburg ist nicht möglich – siehe unter D.

A. Räumungsprüfung auf Zeit wird erforderlich:

- ein Zug am Halt zeigenden oder gestörten Ausfahrsignal 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 die Räumungsprüfung 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 die Räumungsprüfung auf Zeit einführt.

B. Einführen Räumungsprüfung auf Zeit:

In den Fällen nach A) ist durch den Fdl Neuenburg, die Räumungsprüfung auf Zeit mit folgendem Wortlaut einzuführen:

„Räumungsprüfung auf Zeit 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. 12 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:

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

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

Für die Zugfolge ist dabei nur die Rückmeldung maßgeblich.

Die Bedienung der Signale erfolgt nach den Regeln der jeweiligen Bahn. Sind schriftliche Befehle erforderlich, siehe Abschnitt 51.

C. Aufheben Räumungsprüfung auf Zeit:

Der Fdl Neuenburg hebt die Räumungsprüfung auf Zeit auf, wenn

a. der Fahrdienstleiter, welcher die Meldung über die Beseitigung der Störung oder die Beendigung der Arbeiten erhält, verständigt mündlich den Nachbarfahrdienstleiter

b. danach muss der Streckenabschnitt von je einem Zug(Kontrollzug) in beiden Fahrtrichtungen befahren worden sein
oder
von einem Zug in beliebiger Fahrtrichtung, wenn nach diesem Zug die Erlaubnis zweimal störungsfrei von Hand gewechselt werden konnte

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.

Die Räumungsprüfung auf Zeit wird mit folgendem Wortlaut aufgehoben:

„Räumungsprüfung auf Zeit zwischen Neuenburg - Bantzenheim aufgehoben, ab ... Uhr.“

Das Einführen und Aufheben der Räumungsprüfung auf Zeit ist in den fahrdienstlichen Unterlagen und nach den Regeln der jeweiligen Bahn einzutragen. (Siehe Anlage 5)

D. Haltstellung des Einfahrsignals nicht möglich

Ist die Haltstellung eines Einfahrsignals nicht möglich, müssen alle Züge einen schriftlichen Befehl Nr. 14 erhalten, am Einfahrsignal zu halten und die Weisung des Fahrdienstleiters einzuholen.

Es ist Räumungsprüfung auf Zeit nach Abschnitt 59.3 einzuführen.

„Bahnhof (Name) ... an Bahnhof (Name) ...: ab Zug (Nummer) ... übergeben Sie dem Triebfahrzeugführer den Befehl Nr. 14. Halten sie vor dem Einfahrtsignal ... des Bahnhofes … und melden sie sich beim Fahrdienstleiter.“

Nach Beseitigung der Störung wird diese Maßnahme aufgehoben mit dem Wortlaut:

„Bahnhof (Name) an Bahnhof (Name): Schriftlicher Befehl (Inhalt) nicht mehr erforderlich.“

Für das Aufheben der Räumungsprüfung auf Zeit gilt Abschnitt 59.3 C

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). Ist der Fdl Neuenburg nicht besetzt, meldet der Fdl Bantzenheim die Störung an den Fdl Müllheim – Tel.: 0049(0) 7631-748042 - der wiederum die EVZS verständigt.

*Abschnitt 60 - Störung an den Bahnübergängen 5 und 7***

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:

„Fdl Bantzenheim an Fdl Neuenburg: Bahnübergang Nummer … Störungsart … (siehe 1 a bis d)“

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 12, Grund 10 und Befehl 12.2, 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 12, Grund 10 und Befehl 12.2, 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:

a. **Wenn Posten im Einsatz und keine Einschränkungen erforderlich:**

Fdl Bantzenheim an Fdl Neuenburg: Bahnübergang Nummer … darf ohne Befehl befahren werden“

b. **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 Zugfahrt stattfinden.

4. Wiederaufnahme des Regelverkehrs

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

„Fdl Bantzenheim an Fdl Neuenburg: Bahnübergang Nummer … in Ordnung“

Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporte (aT)

Abschnitt 61 – Grundsätze

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

a. 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

b. eine Bza, herausgegeben vom „Team außergewöhnliche Transporte“ (TaT) der DB Netz 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 Netz eine Beförderungsanordnung (Bef-Ano) für die Züge des Netzfahrplans oder eine Fahrplananordnung (Fplo) für die Züge des Gelegenheitsverkehrs **<u>und</u>** von Seiten der COGC Alsace* eine “Autorisation d’Incorporation d’un Transport Exceptionnel ”(Einstellungsgenehmigung für einen außergewöhnlichen Transport) vorliegt.

2. Die Bef-Ano/Fplo der DB Netz enthält:

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

3. Die Einstellungsgenehmigung der COGC Alsace* 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 Netz (Fpl Karlsruhe) gerichteten speziellen zweisprachigen Vordruck vermerkte Zustimmung des COGC Alsace*.

Abschnitt 62 – Zweisprachiger Vordruck

Das COGC Alsace* und die zuständige Fahrplanabteilung der DB Netz RB 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:

„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:

„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“

Kapitel VII. Rangieren

Abschnitt 71 – Grundsatz

1. In den Bahnhöfen Neuenburg und Bantzenheim wird nach den jeweiligen nationalen Regeln rangiert.

2. Ohne Zustimmung des jeweils benachbarten Fdl darf rangiert werden:

   - im Bahnhof Bantzenheim bis zum Signal C 484**
   - im Bahnhof Neuenburg bis zum Ra 10

*Abschnitt 72 – Rangieren auf der Grenzstrecke zwischen den Signalen Ra 10 und C 484***

Rangierfahrten zwischen den Signalen Ra 10 und C 484** müssen zwischen den Fdl Neuenburg und Bantzenheim vereinbart werden und es ist eine Gleissperrung gem. Abschnitt 58 durchzuführen. Dabei muss durch den Tf, bei dem die Rangierfahrt beginnt, geprüft werden, dass elektrische Tfz für beide Stromsysteme ausgerüstet sind, wenn die Schutzstrecke mit dem/den Tfz befahren werden soll.

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

„Rb … an Fdl ..: Rangierfahrt mit allen Fahrzeugen im Bahnhof … angekommen“

Die Meldung ist in den jeweiligen Unterlagen nachzuweisen.

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 Regionalnetz Südbaden und Infrapôle Rhénan 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 dem RB Südwest der DB Netz 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 unterhält die auf der deutschen Seite der Rheinbrücke liegende Gleisanlage von der Schweißung imGleiss S54 bis zur Schienenauszugsvorrichtitung (östliches Widerlager in km 4,480 DB)**. Zur Kostenregelung siehe derzeit gültigen Vertrag.

2. Signaleinrichtungen

Die DB Netz AG unterhält folgende Einrichtungen:

- 2000 Hz Indusi-Prüf-Magnet in km 16,000 (SNCF)**
- ERMTS Balise in km 16,350 (SNCF) und km 16,650 (SNCF)**
- Vorsig f bei km 17,145 (SNCF)**
- Signal F bei km 4,150 (DB) / km 17,990 (SNCF)**
- die zugehörigen Schränke, Kabel und Versorgungseinrichtungen
- die Anlagen des selbsttätigen Streckenblocks einschl. Achszähler

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

3. Fernmeldeeinrichtungen

Die DB Netz unterhält:

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

Die SNCF unterhält:

- den Fernsprecher am Einfahrtsignal 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)
- die Anlagen GSM-R (F)**.

4. Oberleitung

Die Grenze für die Unterhaltung der Oberleitung liegt am östlichen Streckentrenner (km 4,698 (DB), km 17,442 (SNCF)) ** der Schutzstrecke. Dieser Streckentrenner wird durch DB Netz 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:

„Fdl ... an Fdl ..: Sperrfahrt (Nummer) … ist vollständig im Bahnhof oder km … angekommen“

Die Fahrten sind in den jeweiligen Unterlagen nachzuweisen.

3. Das Ein- und Aussetzen von Zweiwegfahrzeuge oder Kleinwagen ist auf der Strecke zwischen den Signalen Ra 10 des Bahnhof Neuenburg und Grenzeichen der Weiche 495** des Bahnhof Bantzenheim verboten, sobald ein Achszähler befahren wird.

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.

Die Angaben sind zwischen den in der Anlage 4 genannten Ansprechpartnern auszutauschen.

1. Arbeiten durch SNCF

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

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

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

Nur der Schaltantragsteller der DB Netz ist befugt, mit dem Schaltdienstleiter der Zes Karlsruhe in Verbindung zu treten.

2. Arbeiten durch DB Netz

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

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

Nach Beendigung der Arbeiten gibt der Schaltantragsteller der DB Netz den Vordruck unterschrieben an den Schaltantragsteller der SNCF zurück, der die Bahnerdung aufhebt und die Einschaltung der SNCF-Oberleitung erlaubt.
Der Vordruck verbleibt beim Schaltantragsteller der SNCF. Nur der Schaltantragsteller der SNCF ist befugt, mit Schaltdienstleiter Dijon* in Verbindung zu treten.

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

*„Fdl ... an Fdl ..: Oberleitung zwischen Neuenburg (oder Bantzenheim)und Schutzstrecke elektrisch ausgeschaltet“***

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

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 Fdl 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 Fdl Neuenburg ist folgende Meldung zu geben:

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

Der Fdl 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 Fdl Neuenburg den Zug am Ausfahrsignal anzuhalten, um sich davon zu überzeugen, dass es sich um einen Zug ohne Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer handelt. An den Fdl in Bantzenheim ist folgende Meldung zu geben:

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

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

Chapitre I : généralités

Article 11 - Documents abrogés

Cette consigne commune remplace la version 4 du 07-07-2013 appliquée au 01-10-2013.
Elle entre en vigueur le 13-12-2015.

Article 12 - Objet

1. Cette consigne commune définit les conditions d'exploitation de la section frontière entre la gare de Bantzenheim et la gare de Neuenbourg (Baden).
2. Cette consigne commune complète toutes les dispositions applicables, entre la gare de Bantzenheim et la gare de Neuenbourg (Baden).
3. les entreprises ferroviaires (EF) doivent, sauf indication particulière dûment précisée dans cette consigne, pour circuler sur la section frontière : respecter les règles générales d'accès aux réseaux allemand et français et disposer des systèmes embarqués correspondant aux installations sol mises en place sur la section frontière.
4. Le schéma de la section frontière Bantzenheim - Neuenbourg figure à l'annexe 1 de cette consigne.

*Article 13 – Langue à employer et communication de sécurité***

Toutes les communications, en relation avec l'exploitation ferroviaire, se font en langue allemande.
L'AC de Bantzenheim doit être bilingue.

Les communications entre le Centre Opérationnel de la Gestion des Circulations Alsace* (COGC - AL) et la Betriebszentrale (BZ) de Karlsruhe sont réalisées en langue française ou allemande.
DB Netz et SNCF doivent s'assurer de la présence d'au moins une personne bilingue dans leur centre opérationnel respectif.

La connaissance de la langue allemande doit être intégrée dans les plans de veille des dirigeants correspondants. En cas de difficultés liées à la maitrise de la langue allemande, il y a lieu de le signaler au Pôle Sécurité de l'EIC AL.

Les communications de sécurité sont repérées dans la présente consigne par un cadre à fond grisée.
Ces communications sont collationnées et font l'objet, après collationnement :

- côté français, d'une transmission de numéro,
- côté allemand, de la transmission du nom de l'AC de Neuenbourg **.

Le collationnement est précédé des mots : *« Ich wiederhole »* (je répète).

L'exactitude du collationnement est confirmée par le mot : *« Richtig »* (exact).

Les autres communications de sécurité sont repérées dans la présente consigne par un cadre à fond blanc. Ces communications ne font pas nécessairement l'objet d'un collationnement.

Article 14 – Modifications aux textes réglementaires

1) Cette consigne commune est établie d'entente entre DB Netz et SNCF. Toute modification doit faire l'objet d'un accord écrit entre DB Netz et SNCF et être portée dans les cartouches correspondants.

2) Toute modification d'autres dispositions réglementaires ayant une influence sur l'exploitation de la section frontière est à communiquer par écrit à :

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Südbaden
Wilhelmstrasse 1b
D - 79098 Freiburg

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

3) DB NETZ et SNCF s'entendent pour organiser les formations jugées nécessaires. Un exercice pratique (dérangements d'installations, secours, etc.), 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.

Article 15 – Contacts et rencontres bilatéraux

1. SNCF et DB Netz établissent une liste de l'ensemble des contacts utiles de SNCF et de DB Netz. Cette liste est communiquée lors des rencontres annuelles entre les réseaux.
2. Au minimum une fois par an, SNCF et le Regionalbereich Südwest ainsi que le Regionalnetz Südbaden se rencontrent pour examiner les éventuels problèmes posés par les dispositions de la consigne commune. A cette occasion la liste prévue au point 1 est vérifiée et au besoin mise à jour.
3. Au minimum une fois par an, SNCF, et le dirigeant DB du Regionalnetzes Südbaden se rencontrent pour traiter des thèmes relatifs à l'exploitation de la section frontière. Au cours de ces rencontres un contrôle commun dans les postes d'aiguillage de la section frontière devra être réalisé.

Chapitre II : principes d'exploitation et installations de la section frontière Bantzenheim - Neuenbourg

Article 21 – Régime d'exploitation et service de la circulation. Limite de la section frontière

1) La frontière étatique est située au km 17,548 dans le référentiel SNCF et au km 4,592 dans le référentiel DB Netz.
   Le kilométrage SNCF est utilisé sur le territoire français ; le kilométrage DB Netz sur le territoire allemand.
   Les installations, situées sur le réseau ferré voisin, entretenues par un des gestionnaire d'infrastructure reçoivent un double kilométrage.

2) La section frontière est constituée d'une ligne à une seule voie exploitée selon un régime particulier (voie banalisée avec règlementation de sécurité commune)**.

3) SNCF exploite la section frontière.
   Les documents importants, qui s'avèreraient nécessaires à l'exploitation de la section frontière, doivent parvenir aux agents circulation (AC) de Bantzenheim et de Neuenbourg.

4) Le service de la circulation en, gare de Bantzenheim et de Neuenbourg, est assuré par des AC. Pour l'exploitation de la section de ligne, les deux AC doivent être présents simultanément.

5) La section frontière n'est pas exploitée en permanence.

6) Les horaires des trains spéciaux doivent être communiqués à la direction du Regionalnetz Südbaden à Freiburg au minimum 10 jours ouvrés avant le jour de circulation prévu.

7) La circulation en avance n'est autorisée que si les trains ont été acceptés conformément à l'article 56 de la consigne.

8) Les trains de machines ainsi que la traction en mode « Double traction » sont autorisées. La pousse d'un train n'est pas autorisée, sauf en cas d'incident.

9) La section frontière est délimitée par le signal d'entrée F de la gare de Neuenbourg et le signal carré C 484 de la gare de Bantzenheim.

   - km SNCF: 14,680 (C 484)
   - km DB : 4.157 (Signal F)

Article 22 – Commutation des systèmes de contrôle de vitesse

1. Pour les trains non équipés de ETCS la section frontière dispose d'un système de commutation PZB / KVB (Punktförmige Zugbeeinflussung / Contrôle de Vitesse par balise) réalisé en 2 points de commutation qui figurent à l'annexe 1 de la consigne.

2. Pour les trains équipés de l'ETCS la commutation des systèmes se fait automatiquement au passage des Eurobalises. Ces balises sont repérées à l'annexe 2 de la consigne

Article 23 – Installations de télécommunication

La section frontière comporte les installations de télécommunication suivantes :

1. En gare de Bantzenheim :

- Un pupitre à disposition de l'AC, en plus des liaisons avec les opérateurs habituels, comporte :
  - un circuit téléphonique de cantonnement entre l'AC de Bantzenheim et l'AC de Neuenbourg - l'AC de Bantzenheim peut joindre l'AC de Neuenbourg par une touche dénommée : « Cantonnement Neuenbourg »,
  - un circuit téléphonique de pleine voie reliant Bantzenheim et Neuenbourg,
  - un circuit téléphonique entre les PN 5 et 7**.
- Une liaison téléphonique SNCF permettant de joindre l'AC de Neuenbourg - numéro à composer : 0049 151 27402539 *.
- Une liaison radio sol-train GSM-R(F) jusqu'au km 17,548

2. En gare de Neuenbourg :

- Un pupitre à disposition de l'AC, en plus des liaisons avec les opérateurs habituels, comporte :
  - un circuit téléphonique de cantonnement entre l'AC de Neuenbourg et l'AC de Bantzenheim - l'AC de Neuenbourg peut joindre l'AC de Bantzenheim par une touche dénommée : « Fs Bantzh »,
  - une liaison avec le téléphone du signal d'entrée F.
  - un circuit téléphonique de pleine voie reliant Bantzenheim et Neuenbourg.*
- Une liaison téléphonique permettant de joindre l'AC de Bantzenheim - numéro à composer : 00 33 3 89361117**
- Une liaison radio sol-train GSM-R(D) de la gare de Müllheim jusqu'au km 4,592

La section frontière Bantzenheim- Neuenbourg est équipée de la liaison GSM-R.

- La commutation du GSM-R (F) vers GSM-R (D) s'effectue au km 16,753 (sens de circulation Bantzenheim - Neuenbourg),
- La commutation du GSM-R (D) vers GSM-R (F) s'effectue au km 16,838 (sens de circulation Neuenbourg - Bantzenheim).

Les points de commutation sont matérialisés sur le terrain par des pancartes.

Article 24 – Sécurité des circulations sur la section frontière. Limite de la section frontière

La sécurité des circulations sur la section frontière est assurée par le block automatique (Selbstblock 60) à compteur d'essieux. La description et le fonctionnement de ce block figurent dans les consignes respectives de chaque gare.

Les mesures à prendre en cas de dérangement sont décrites à l'article 59.3 de la consigne.

*Article 25 – Passages à niveau***

Les passages à niveau (PN) situés sur la section frontière sont les PN n°5 et n°7 – PN à SAL 2 - respectivement au km 14,970 (SNCF) et 15,526 (SNCF). Ces derniers sont équipés de la signalisation automatique lumineuse et sonore (SAL) et de 2 demi-barrières**.

Article 26 – Installations de traction électrique

1) La section frontière est électrifiée.

2) Les caténaires, sur le réseau allemand, sont alimentées en courant alternatif 15000 volts 16,7 Hertz et commandées par le Zentralschaltstelle (Zes) de Karlsruhe.

Les caténaires, sur le réseau français, sont alimentées en courant alternatif 25000 volts 50 Hertz et commandées par le Central Sous Stations (CSS) de Dijon*.

3) La section de séparation commune pour le changement de système d'alimentation est repérée sur le terrain par des signaux français et s'étend :

   - en territoire français du km 17,313 au km 17,478 selon référentiel SNCF, du km 4,662 au km 4,827 selon référentiel DB Netz.

   La séparation des deux systèmes d'alimentation est réalisée par une section neutre située :

   - en territoire français du km 17,346 au km 17,442 selon le référentiel SNCF, du km 4,698 au km 4,794 selon référentiel DB Netz.

Article 27 – Modification de la signalisation permanente

Les modifications de la signalisation sont portées à la connaissance des EF par l'entité Direction Sécurité et Expertise Métier (DSEM) de SNCF Mobilités à Strasbourg au moyen du « FLASH 2 » (Fiche Ligne Avis Signalisation Hebdomadaire) et par DB Netz au moyen du « La » "(Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten).

Les informations nécessaires sont transmises 3 semaines avant la mise en service aux correspondants suivants :

27.1 Modification sur le RFN : correspondant DB Netz repris à la liste communiquée à l'art. 15 de la consigne.
27.2 Modification sur le réseau DB : correspondant de la SNCF repris à la liste communiquée à l'art. 15 de la consigne.

Article 28 – Installations de limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires

28.1 Limitations temporaires de vitesse

Il faut distinguer les limitations temporaires de vitesse (LTV) prévues et les limitations temporaires de vitesse (LTV) inopinées.

1. **LTV prévues :**

a) Lorsque sur la section frontière des LTV doivent être mises en place, il faut que les deux réseaux s'informent de ce fait en respectant les délais suivants :

DB NETZ vers SNCF – Mobilités * :
Au plus tard le mercredi de la semaine S-3 avant la mise en place de la LTV.

SNCF – Mobilités * vers DB NETZ :
Au plus tard le mardi de la semaine S-3 avant la mise en place de la LTV.

b) SNCF - Mobilités prend en compte dans le système FLASH**,** les limitations de vitesse qui lui sont communiquées par Regionalnetz Südbaden Freiburg *.

c) Les EF sont informées des LTV prévues sur la section frontière par le système FLASH de SNCF - Mobilités, ceci pour les deux sens de circulation.

2. **Les LTV inopinées :**

Les LTV installées inopinément sont à signaler immédiatement :

- sur le territoire allemand par les services techniques compétents de DB NETZ à l'AC de Neuenbourg qui les répercute par la dépêche ci-après à l'AC de Bantzenheim. Ce dernier en informe le COGC Alsace.
- sur le territoire français par les services techniques concernés de SNCF à l'AC de Bantzenheim qui les transmet, par dépêche, à l'AC de Neuenbourg et au COGC Alsace.

« *Fdl Neuenburg an Fdl Bantzenheim : zwischen …(Ort) und …..(Ort) von km… bis km…. Vorsichtig mit höchsten … km/h fahren* ***»***

« AC de Bantzenheim à COGC Alsace : entre … (gare) et … (gare) du km… au km… circuler avec prudence sans dépasser la vitesse de km/h …)

Les informations concernant la levée des mesures de limitation de vitesse sont transmises dans des conditions analogues.

Lorsque les EF ne sont pas avisées de la mise en place de LTV par FLASH des LTV, les mesures suivantes sont à appliquer vis-à-vis des trains :

La limitation de vitesse se situe sur le territoire allemand :

Les AC de Neuenbourg et de Bantzenheim avisent les conducteurs des trains par un ordre n° 12 (annexe 3a).
Après avoir constaté que la limitation de vitesse est bien inscrite au FLASH, le COGC Alsace transmet la dépêche suivante à l'AC de Bantzenheim :

*« COGC Alsace** à AC Bantzenheim : pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n° 12 pour la limitation de vitesse entre km ... et km… »*

L'AC de Bantzenheim retransmet cette dépêche à l'AC de Neuenbourg.

« Fdl Bantzenheim an Fdl Neuenburg :Befehl n° 12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km … »

(« AC Bantzenheim à AC Neuenbourg :
Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n° 12 pour la limitation de vitesse entre km ... et km… »)

La limitation de vitesse se situe sur le territoire français :

Les AC de Neuenbourg et de Bantzenheim avisent les conducteurs des trains par un ordre n° 12 (annexe 3a) jusqu'à l'installation d'un feu blanc à éclat.
Lorsque l'AC de Bantzenheim a été avisé de l'installation du feu blanc à éclat, il transmet la dépêche suivante à l'AC de Neuenbourg :

« Fdl Bantzenheim an Fdl Neuenburg : Befehl n°12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km…»

(« AC Bantzenheim à AC Neuenbourg :
Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n° 12 pour la limitation de vitesse entre km ... et km… »)

3. **Particularités d'implantation des signaux de limitation de vitesse.**

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 avisent préalablement l'AC du réseau concerné. Ce dernier répercute l'information à l'AC de l'autre réseau.

28.2 Autres modifications temporaires

Les mesures du point 28.1 sont à appliquer également en cas de modifications temporaires de la signalisation.

Article 29 Modifications des installations

Toute modification des installations de la section frontière, effectuée par les deux gestionnaires d'infrastructure et ayant des répercussions sur les conditions de travail des agents des GI doit être communiquée par écrit, aux GI voisins, aux adresses suivantes :

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Südbaden
Wilhelmstr. 1b
D-79098 Freiburg

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

Chapitre III : gestion de la capacité

Article 31 – Principes

Sur la section frontière les sillons sont établis et attribués en application du calendrier international élaboré par RNE (Rail Net Europe).

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. SNCF conduit l'étude et doit obtenir un accord formalisé de DB Netz avant de programmer chaque sillon sur la section frontière.
Avant chaque changement de service, le COGC Alsace (Bureau Horaire Régional de l'EIC Alsace – BHR)** et la Fahrplanabteilung de Karlsruhe se rencontrent pour vérifier la concordance des sillons horaires transfrontaliers.

Pour les demandes de sillons de dernière minute, un accord entre DB Netz et le COGC Alsace** est nécessaire.

Les trains de sens Allemagne - France reçoivent en principe des numéros pairs
Les trains de sens France - Allemagne reçoivent en principe des numéros impairs.

Sur la section frontière, les circulations se font en application des documents horaires français.
DB Netz RB Südwest Ag reçoit du COGC Alsace**, au plus tard deux semaines avant chaque changement de service, deux exemplaires des fascicules horaires.
Les numéros de trains, pour l'ensemble des sillons empruntant la section frontière en provenance ou à destination de Neuenbourg, sont à prendre dans la liste prévue à cet effet convenue bilatéralement entre SNCF et DB Netz.

Dans des cas exceptionnels concernant des demandes de sillons en dehors de l'horaire de service, un changement de numéro de train est autorisé à Neuenbourg. Ce changement doit être précisé dans les documents horaires.

Article 32 – Demande de sillon

Concernant les demandes de sillon, l'élaboration du service horaire et l'attribution des sillons, les actuelles dispositions en vigueur figurent respectivement au SNB (conditions pour l'utilisation du réseau ferroviaire) de DB Netz AG et au document de référence du réseau de SNCF qui sont publiés sur Internet.

Article 33 – 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, DB Netz RB Südwest Arbeitsgebiet (Ag) Gelegenheitsfahrplan et le COGC Alsace se concertent pour définir avec la ou les EF concernées la solution permettant l'acheminement des trains dans les meilleures conditions.

Le COGC Alsace** avise l'AC de Bantzenheim des modifications ou suppressions de sillons des trains empruntant la section frontière.

DB Netz RB Südwest Ag Gelegenheitsfahrplan avise la Regionale Betriebsplannung Freiburg et l'AC de Neuenbourg des modifications ou suppressions de sillons des trains empruntant la section frontière.

Les AC de Bantzenheim et l'AC de Neuenbourg s'informent mutuellement, dès que possible, des modifications ou suppressions de sillons.

Article 34 – Elaboration des renseignements techniques (RT) sur la section frontière

La SNCF est chargée d'élaborer les renseignements techniques (RT) sur la section frontière. A cette fin, DB Netz RB Südwest communique par écrit à SNCF toutes les informations nécessaires et en particulier, les changements du registre des vitesses autorisées (VzG) sur la partie allemande de la section frontière à l'adresse suivante :

SNCF
EIC AL
Pôle sécurité
22, place de la gare
67000 Strasbourg

Tant que cette modification de vitesse n'est pas inscrite aux RT, les conducteurs doivent être avisés comme pour la mise en place d'une limitation de vitesse temporaire (voir article 28 dela consigne).

CHAPITRE IV : prescriptions relatives aux trains

Article 41 – Prescriptions à appliquer concernant la longueur et le freinage

Les prescriptions des référentiels du réseau français concernant la longueur et le freinage des trains sont à appliquer sur la section frontière jusqu'à la gare de Neuenbourg comprise.

Toutefois, les trains de voyageurs en provenance ou à destination de l'Allemagne peuvent circuler sur la section frontière de et jusqu'à la gare de Bantzenheim en application des règles de freinage allemandes.

Article 42 – La signalisation d'arrière des trains

Entre Bantzenheim et Neuenbourg (et inversement), de jour comme de nuit, la signalisation d'arrière des trains doit être constituées de :

- soit deux feux rouges,
- soit deux lanternes de queue.

Cependant, les trains de marchandises circulant sur la section frontière et ayant :

- un arrêt prévu à Bantzenheim,
- leur origine de Bantzenheim vers Neuenbourg (Export)
- leur terminus à Bantzenheim venant de Neuenbourg (Import)

peuvent circuler de jour comme de nuit avec une signalisation d'arrière constituée de 2 plaques de queue réflectorisées.

En cas de pénétration en canton occupé, un bulletin CBA est transmis au conducteur par l'AC de Bantzenheim et un ordre écrit n° 14 avec la mention :

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

(« Der Triebfahrzeugfürer kann einen durch Tafeln gekennzeichneten Zugschluss antreffen »)

La mise en place de la signalisation d'arrière est de la responsabilité de l'EF titulaire du train.

Article 43 – Suppression de trains

1. En cas de suppression de train sur la section frontière, les EF doivent en aviser dès que possible le COGC Alsace et le BZ Karlsruhe.
2. BZ Karlsruhe et le COGC Alsace se transmettent le plus tôt possible les suppressions de train ayant une continuation sur le réseau voisin.
3. Le COGC Alsace avise l'AC de Bantzenheim. La BZ Karlsruhe avise l'AC de Neuenbourg.
4. Les AC de Bantzenheim et Neuenbourg s'informent mutuellement, dès que possible, de la suppression des trains sous la forme :***

*« Fdl ...an Fdl ...: Zug Nummer ... Normalabfahrt von ... um … h … mn ... (Datum) nach ... (Empfangsbahnhof) fällt aus ». ****

(« AC de ...à AC de ... : train n° ... partant normalement de … à … h …mn … est supprimé le … (jour et date) jusqu'à ... »).

L'AC de Bantzenheim doit inscrire la suppression du train dans le registre spécial d'annonce de circulation.L'AC de Neuenbourg doit inscrire la suppression du train dans le document intitulé « *Aufschreibungen über den Zugverkehr* ».

CHAPITRE V : circulation des trains

Article 51 – Ordres écrits. Bulletins

Les Befehl – *comportant plusieurs ordres numérotés de 1 à 14* - et les bulletins de franchissement émis par l'AC de Bantzenheim et l'AC de Neuenbourg concernant la section frontière sont bilingues :

- ordre DB (Befehl) voir annexe 3a (Allemand / Français)
- bulletin CBA SNCF voir annexe 3b (bilingue).

Lorsqu'il y a lieu de délivrer plusieurs ordres, il faut les inscrire sur un même Befehl.

Pour compléter un Befehl :

- renseigner l'en-tête (n° du train et lieu),
- transmettre les ordres en respectant la numérotation (ex. : transmettre l'ordre n° 12 avant l'ordre n° 14),
- faire collationner la totalité du Befehl,
- transmettre le numéro de transmission DB – voir art. 5.1.1.

51.1 Numéro de transmission en rapport avec les ordres écrits de l'annexe 3a du présent document.

L'AC de Neuenbourg, lorsqu'il émet un ordre écrit, doit inscrire sur chaque ordre écrit un numéro de transmission propre au réseau DB correspondant au type de situation perturbée rencontrée.
Le numéro transmit se compose de la codification de la ligne et de trois chiffres (Exemple : RNBG 123).

Lorsque l'AC de Bantzenheim délivre un Befehl, il doit obtenir un numéro de transmission DB auprès de l'AC de Neuenbourg.
Ce n° de transmission reste inchangé lorsque l'AC de Bantzenheim est amené à délivrer plusieurs Befehl, à des trains successifs, lorsque les ordres contenus sont identiques.

Article 52 – Incidents - situations dangereuses

1) En cas de connaissance d'un danger, il convient d'arrêter immédiatement les circulations en cours, sauf si le danger était aggravé de ce fait.

2) Tout danger doit être signalé immédiatement aux AC de Bantzenheim et de Neuenbourg. L'alerte est formulée verbalement sous la forme :

« Betriebsgefahr, haltet Züge zurück! »

(« Danger ! Arrêt des circulations »)

3) Les AC de Bantzenheim et de Neuenbourg, ainsi que le poste central de Karlsruhe et le COGC Alsace doivent transmettre l'ordre d'arrêt des trains par tous les moyens à leurs dispositions, que la circulation se trouve sur le territoire français ou allemand.

Le message d'urgence à transmettre est le suivant :

« *Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Neuenbourg und Bantzenheim sofort anhalten! Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Neuenbourg und Bantzenheim sofort anhalten! Hier Fahrdienstleiter Neuenbourg / Bantzenheim / COGC Alsace / BZ Karlsruhe* ».

(« Danger ! Arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Neuenbourg et Bantzenheim ! Je répète : Danger ! Arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Neuenbourg et Bantzenheim ! Ici AC de Neuenbourg / Bantzenheim / COGC Alsace / BZ Karlsruhe ».)

4) L'AC de Neuenbourg avise le service d'intervention d'urgence à KARLSRUHE. L'AC de Bantzenheim avise le CSQNE et le COGC Alsace.

5) Les AC de Neuenbourg et de Bantzenheim s'entendent pour appliquer les mesures adéquates et avisent leurs Directions conformément aux directives de chaque gestionnaire d'infrastructure.

6) Si nécessaire, une enquête commune doit être effectuée par les deux gestionnaires d'infrastructure.

7) En cas de déraillements - *ou autre situation dangereuse* – nécessitant un relevage, les moyens d'intervention utilisés sont concertés entre les représentants des deux gestionnaires d'infrastructure de façon à assurer un retour à la situation normale dans les meilleures conditions.

8) Lorsque l'intervention de services externes est nécessaire (pompiers, police, etc.), chacun des gestionnaires d'infrastructure fait appel à ces services d'intervention selon ses propres règles. La limite d'intervention de ces services est la frontière étatique.

9) La procédure de « Coupure d'urgence » est utilisée chaque fois qu'il est urgent de supprimer la tension d'alimentation dans la caténaire de la section frontière quel qu'en soit le motif, la coupure d'urgence est demandée, par les AC :

- au CSS de Dijon ou au Zes de Karlsruhe.

Le central sous station, ayant reçu l'ordre, effectue immédiatement la suppression de la tension sur les caténaires le concernant. Il 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 :

« Notauschaltung Neuenbourg Bantzenheim ».
(« Coupure d'urgence Neuenbourg Bantzenheim »).

L'exécution de la coupure d'urgence est confirmée le plus rapidement possible par le message bilingue suivant :

« Notauschaltung Neuenbourg Bantzenheim durchgeführt ».
(« Coupure d'urgence Neuenbourg Bantzenheim réalisée »).

Lorsque les raisons, qui ont motivé la coupure d'urgence, ont disparu ; l'autorisation de remise sous tension est transmise par le message bilingue suivant :

« Notauschaltung Neuenbourg Bantzenheim aufgehoben».
(« Coupure d'urgence Neuenbourg Bantzenheim levée»).

10) Les situations d'incident, en rapport avec l'exploitation, sont reprises dans le Befehl figurant en annexe 3a. Il y a lieu d'adapter la situation aux différents ordres de ce Befehl.

Le cadre 14 du Befehl permet de traiter les situations lorsque les motifs du Befehl ne sont pas clairement reprises.

L'AC de Bantzenheim doit solliciter l'AC de Neuenbourg pour définir l'intitulé de l'ordre 14.

L'AC doit s'assurer que l'agent mainteneur intervient ou non dans la zone dangereuse. S'il intervient dans la zone dangereuse, il y a lieu d'appliquer les dispositions de l'art. 81.5 du présent document.

La circulation normale est reprise après avis d'un agent du réseau concerné ou, selon la situation, lorsque le conducteur donne l'assurance que le motif de la situation dégradée a disparu.

Article 53 – Secours et incident nécessitant le retour à la gare en arrière d'un train par ses propres moyens

1) Principes concernant le secours

1.1 Le conducteur demande le secours :

- soit par téléphone, soit par radio,
- soit par exprès
- soit par tout autre moyen disponible.

Le conducteur ne doit pas se remettre en marche ni se laisser pousser sans l'autorisation de l'AC de Bantzenheim ou de l'AC de Neuenbourg.

Une demande de secours concernant la deuxième partie d'un train, sur la section frontière, est interdite.

1.2 Les AC, dès réception de la demande de secours, font une fermeture de voie comme prévu à l'article 58 de la consigne et ce jusqu'à la fin des opérations de secours.

1.3 Les AC et les conducteurs, en accord avec la BZ de Karlsruhe et le COGC Alsace, s'entendent sur les conditions du secours et les mesures à prendre, que ce soit sur le territoire français ou allemand.

1.4 Le secours peut être porté :

- soit par le premier train utile circulant dans le même sens que le train en détresse sur la section frontière,
- soit par un engin moteur seul,
- soit par un train de secours spécialement équipé.

Ces circulations sont désignées ci-après par le vocable allemand « Sperrfahrt»[1].

[1] Par le terme allemand « *Sperrfahrt* » sont désignés toutes les circulations amenées à circuler sur une partie de voie ayant fait l'objet d'une fermeture de voie.

2) Envoi de la Sperrfahrt (secours) par l'arrière

L'AC de la gare en arrière annonce à l'AC de la gare voisine l'expédition d'une Sperrfahrt, envoyée par l'arrière, par la dépêche suivante :

« Fdl …an Fdl …: Sperrfahrt … (Nummer) wird vom rückgelegenen Bahnhof … abgelassen ».

(« AC de … à AC de … : expédition de la Sperrfahrt n° … de la gare en arrière de … »)

L'AC de la gare en arrière expédie la Sperrfahrt :

- au départ de Neuenbourg : avec un ordre n° 12 de marcher à vue
- au départ de Bantzenheim : avec un bulletin CBA (annexe 3b),

et dans les deux cas repris ci-dessous :

- avec un ordre n° 14 (annexe 3a) complété par le texte repris à l'article 53 de la consigne au point 2.1 ou 2.2.

2.1 Retour à la gare en arrière de la Sperrfahrt avec le train en détresse

Le retour à la gare en arrière est autorisé par l'AC de la gare en arrière en complétant l'ordre n°14 par le texte suivant :

«Fahren Sie mit dem liegengebliebenen Zug zurück bis zum Einfahrsignal … des Bahnhofs … und melden Sie sich anschliessend beim Fdl … ».

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

Le retour à la gare en arrière est effectué selon les règles propres à chaque gestionnaire d'infrastructure.

L'AC de la gare en arrière avise l'AC de la gare du réseau voisin par la dépêche suivante :

« Fdl … an Fdl ...: Sperrfahrt … (Nummer) mit liegengebliebenem Zug n° … ist vollständig in den Bahnhof zurückgekehrt.

(« AC de … à AC de … : Sperrfahrt n°… revenue en entier avec train en détresse n°… à …. ».)

La fermeture de la voie peut ensuite être levée.

2.2 Pousse du train en détresse

L'AC de la gare en arrière complète l'ordre bilingue n° 14, (annexe 3a) par la mention suivante :

« Schieben Sie den liegengebliebenen Zug bis in den Bahnhof … »

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

La pousse du train jusqu'à la gare en avant est effectué selon les règles propres à chaque gestionnaire d'infrastructure.

Dès l'arrivée de la Sperrfahrt avec le train en détresse, l'AC avise, par dépêche, l'AC de la gare du réseau voisin :

« Fdl …. an Fdl …: Sperrfahrt … (Nummer) mit liegengebliebenem Zug … (Nummer) ist vollständig im Bahnhof … angekommen"

(« AC de …. à AC de … : Sperrfahrt n°… parvenue en entier avec train en détresse n°… ».)

La fermeture de la voie peut ensuite être levée.

3) Envoi de la Sperrfahrt (secours) par l'avant

L'AC de la gare en avant expédie la Sperrfahrt :

- au départ de Neuenbourg :avec un ordre n° 12 de marcher à vue
- au départ de Bantzenheim : avec un bulletin CBA (annexe 3b),

et dans les deux cas repris ci-dessous :

- avec un ordre n° 14 (annexe 3a) complété par la mention suivante :

« 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 ... »)

L'AC de la gare en avant avise l'AC du réseau voisin, par dépêche :

« Fdl ….an Fdl….: Sperrfahrt n° … wird vom Bahnhof … abgelassen"

(« AC de … à AC de … : expédition de la Sperrfahrt n° … de la gare de …»)

L'entrée dans la gare en avant est effectuée selon les règles propres à chaque gestionnaire d'infrastructure.

Dès le retour de la Sperrfahrt avec le train en détresse, l'AC de la gare en avant avise, par dépêche, l'AC du réseau voisin:

« Fdl … an Fdl …: Sperrfahrt n°… mit liegengebliebenem Zug (N°) … ist vollständig im Bahnhof … angekommen ».

(« AC de … à AC de … : Sperrfahrt n° ... parvenue en entier avec train en détresse n°… »)

La fermeture de la voie peut ensuite être levée.

4) Retour à la gare en arrière d'un train (en détresse ou non) par ses propres moyens

Le retour à la gare en arrière est subordonné à l'autorisation de l'AC de la gare en arrière.
L'AC de la gare en arrière autorise le mouvement de retour en complétant l'ordre bilingue n°14 (annexe 3a) par le texte suivant :

« 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 »).

Le retour à la gare en arrière est effectué selon les règles propres à chaque gestionnaire d'infrastructure.
L'AC de la gare en arrière avise alors l'AC de la gare voisine par la dépêche suivante :

« Fdl … an Fdl … : Zug … (Nummer) vollständig nach … zurückgekehrt."

(« AC de … à AC de … : train n° … revenu entier à … ».)

La fermeture de la voie peut ensuite être levée.

Article 54 – Dérangement des installations de sécurité ou de radio

Toute EF empruntant la section frontière avec une installation de sécurité ou de radio embarquées défaillantes doit le signaler dès que possible au centre opérationnel (COGC Alsace ou BZ Karlsruhe) du réseau sur lequel elle circule. Dès que ce dernier en a connaissance, il en informe le centre opérationnel du réseau voisin. Chaque gestionnaire d'infrastructure prend les mesures propres à son réseau.

Lorsque le dérangement provient des installations au sol de la section frontière, l'EF avise l'AC de Bantzenheim ou de Neuenbourg, lesquels se concertent si nécessaire et avise soit l'EVZS (DB) ou CSQNE (SNCF).

Article 55 – Modalités de communications entre les AC

1. Les dépêches sont transmises par l'intermédiaire du circuit téléphonique SNCF de cantonnement. En cas de dérangement de cette liaison, les dépêches (ou communications) peuvent être faites par toutes autres liaisons téléphoniques.

2. Les AC se présentent sous la forme :

« Fahrdienstleiter NEUENBURG Name»

(« Agent Circulation de NEUENBOURG nom »).

« Fahrdiensleiter BANTZENHEIM Name»

(« Agent Circulation de BANTZENHEIM nom »).

3. Les dépêches à contenu prescrit doivent être collationnées. Les communications sans contenu prescrit doivent être répétées avec les données essentielles.

4. Communications de sécurité et collationnement – voir art. 13 de la consigne.

Article 56 – Communications échangées pour la circulation des trains

1. Les communications concernant la circulation des trains sont échangées par les AC de Neuenbourg et de Bantzenheim.

2. Tous les trains sont soumis à l'offre et à l'acceptation. Un train ne doit être expédié d'une gare que s'il a été accepté par l'autre gare,

Un train ne doit être offert et accepté que :

- lorsque le dernier train de sens contraire est arrivé,
- dans les cinq minutes avant l'heure théorique de départ ou passage.

Chaque communication concernant la circulation des trains doit être précédée par le mot :

Zugmeldung »

(Annonce train).

L'offre se fait dans les conditions suivantes :

« Wird Zug (Nummer) ... angenommen ? »

(« Acceptez-vous train n° ...? »)

L'acceptation se fait dans les conditions suivantes :

« Zug (Nummer.) .., ja »

(« Train n° ..., oui (accepté) »)

Dans le cas où un 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 Nummer ..., ja »

(« Maintenant train n°..., oui »).

Les AC prennent l'offre et l'acceptation en attachement sur le registre spécial d'annonce de circulation respectif.

3. Les trains comportant des transports exceptionnels sont à offrir et accepter dans les conditions prévues au chapitre VI de la consigne.

4. Après acceptation, les trains sont à annoncer immédiatement sous la forme :

« Zug Nummer ... ab … .(Minute) »

(« Train n°… à …min »)

L'annonce est à répéter.

5. Si l'heure réelle de départ diffère d'au moins 2 minutes de l'heure annoncée, l'annonce doit être réitérée sous la forme :

« Berichtigte Zugmeldung :Zug Nummer … ab … (Minute) »

(« Correction de l'annonce : Train n°…… à….min »)

L'annonce est à répéter.

6. Dans le cas où un train déjà annoncé ne peut se mettre en marche, l'annonce pour ce train doit être réitérée sous la forme :

« Berichtigte Zugmeldung: Abmeldung für Zug(Nummer) wird zurückgenommen »

(« Correction de l'annonce : l'annonce pour train n°…est annulée »)

L'annonce est à répéter.

Article 57 – Ecarts par rapport au plan de transport

1. L'ordre normal de succession des trains ne peut être modifié qu'après accord préalable entre les AC de NEUENBOURG et de BANTZENHEIM. Le nouvel ordre de succession des trains est annoncé de la façon suivante :

Neue Reihenfolge : « Zug (Nummer des zuletzt gefahrenen Zuges), Zug (Nummer des neu eingereihten Zuges), Zug (Nummer des Zuges, der nach dem neu eingereihten 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) ».)

2. Annonce des retards de trains : tous les retards de trains sont à annoncer à l'AC du réseau voisin.

Article 58 - Fermeture de voie sur la section frontière

1. Il y a lieu de distinguer les fermetures de voie prévues et les fermetures voie inopinées :

1a. Les **fermetures de voie prévues** sont appliquées en cas :

- de travaux nécessitant l'interdiction de la circulation (voir chapitre VIII de la consigne)

1b. Les **fermetures de voie inopinées** sont appliquées en cas :

- d'obstacle,
- de secours à un train en détresse (voir article 53 de la consigne),
- de tout autre incident sur la section frontière empêchant la circulation des trains.

2. AC responsable de la fermeture de voie

La fermeture de voie est prononcée par le premier AC informé d'un événement nécessitant une fermeture de voie.

3. Section de voie fermée

La fermeture de voie concerne la partie de voie comprise entre le signal F (DB)** côté Neuenbourg et le signal C484 (SNCF) côté Bantzenheim.

Les mesures de fermeture de voie prévues pour cette section s'appliquent également pour la partie de voie s'étendant du signal RA 10 au signal d'entrée F**.

4. Mesures de sécurité

Avant et pendant la fermeture de voie, les AC prennent les mesures de sécurité prescrites par leurs référentiels respectifs.

5. Accord de fermeture de voie ***

La fermeture de voie ne peut être prononcée que lorsque les deux AC ont constaté que le dernier train ayant circulé a bien dégagé complet la section de voie à fermer.

Elle est prononcée après l'application de la procédure suivante :

« Fdl ... an Fdl ..: kann Gleis zwischen .... und .... gesperrt werden? »

(«AC ... à AC ... : voie principale entre ... et ... peut-elle être fermée ? »)

A. L'AC de la gare du réseau voisin s'assure que le dernier train ayant circulé a bien dégagé complet la voie et prend les mesures de fermeture de voie. Il donne son accord sous la forme :

«Fdl ... an Fdl ...: ja, mit Sperrung des Gleises zwischen ... und ... einverstanden».

(« AC ... à AC ... : oui, voie principale peut être interdite entre ... et ... »)

B. A la réception de cette dépêche et sans délai, l'AC responsable de la fermeture de voie prend les mesures de fermeture de voie et transmet la dépêche suivante :***

« Fdl ... an Fdl ...: Gleis zwischen ... und .... gesperrt ».

(« AC ... à AC ... : voie principale entre ... et ... fermée ».)

En cas de fermeture de voie inopinée, celle-ci peut être prononcée immédiatement, sans que les procédures reprises aux points A et B ci-dessus ne soient appliquées.

Les AC prennent attachement de la fermeture de voie sur leur registre spécial d'annonce de circulation.

6. Levée de la fermeture de voie

L'AC, qui a fermé la voie, procède à la levée de la fermeture de voie :

- après disparition du motif l'ayant justifiée,
- après la confirmation, par l'agent responsable des travaux, que la voie est libre et praticable lorsque des travaux ont été réalisés.

Avant toute levée d'une fermeture de voie, il y a lieu d'obtenir l'accord de l'AC du réseau voisin, accord donnée par dépêche, sous la forme :

„Fdl … an Fdl…, Sperrung des Gleises … (Nummer) zwischen Bantzenheim und Neuenburg kann aufgehoben werden."

(« AC (gare) … à AC (gare) … : la fermeture de la voie (numéro) … entre Bantzenheim et Neuenbourg peut être levée »)

L'annonce de la levée de la fermeture de voie est faite, par dépêche, sous la forme :

« Fdl ... an Fdl ...: Sperrung des Gleises zwischen Bantzenheim und Neuenburg aufgehoben ».

(« AC ... à AC ... : la fermeture de voie entre Bantzenheim et Neuenburg levée ».)

Les AC prennent attachement sur leur registre spécial d'annonce de circulation respectif.

Article 59 Dérangement des installations techniques de la section frontière

59.1 Dérangement des moyens de communication entre les AC

Lorsque toutes les installations de télécommunications sont en dérangement entre les AC, la circulation des trains entre Neuenbourg et Bantzenheim doit être suspendue pendant toute la durée du dérangement.

59.2 Incident sur la caténaire de la section frontière

1. Chaque service caténaire effectue la réparation sur son propre territoire conformément au chapitre VIII.
2. En cas d'avarie à la caténaire, lorsqu'il ne peut être déterminé si le dérangement se situe sur une section du territoire allemand ou sur une section du territoire français :
   - l'AC de Bantzenheim avise le CSS de Dijon*,
   - l'AC de Neuenbourg avise le Zes (CSS de Karlsruhe).

Le service d'intervention arrivant sur place le premier détermine le lieu de l'avarie, puis attend l'arrivée du service d'intervention du réseau voisin pour l'informer du lieu et de la nature de l'avarie.

59.3- Dérangement des installations de sécurité sur la section frontière

Les différents cas de dérangements sont :

- dérangement ou travaux nécessitant la vérification de la libération de l'intervalle du block – voir sous points A, B et C de la consigne.
- raté de fermeture d'un signal d'entrée des gares de Bantzenheim et Neuenbourg – voir sous point D de la consigne.

A. La vérification de la libération de l´íntervalle du block est nécessaire :

- lorsqu'un train doit franchir un signal de sortie fermé ou en dérangement de la gare de Bantzenheim ou de Neuenbourg (signal d'entrée de la section frontière).
- lorsque les installations du block doivent être remises en position nominale par l'AC de Neuenbourg (utilisation de l'annulateur du compteur d'essieux).
- lorsque l'AC a l'indication « canton libre » par les installations bien qu'il soit occupé,
- lorsqu'elle est prescrite par le service technique lors de travaux programmés ou de relève de dérangement.
- lorsqu'un franchissement intempestif d'un signal de sortie fermé de la gare de Bantzenheim ou de Neuenbourg a eu lieu (signal d'entrée de la section frontière).

L'AC de Bantzenheim annonce à l'AC de Neuenbourg les dérangements du block ; ce dernier met en place la procédure de vérification de la libération du canton.

B. Mise en place de la vérification de la libération du canton

Dans les cas prévus au point A, l'AC de Neuenbourg met en place la procédure de vérification de la libération du canton. Il avise, par dépêche, l'AC de Bantzenheim sous la forme :

« Fdl Neuenburg an Fdl Bantzenheim : Räumungsprüfung auf Zeit zwischen Neuenburg - Bantzenheim erforderlich ab ... Uhr wegen ... (Angabe des Grundes) »

(« AC de Neuenbourg à AC de Bantzenheim : vérification de la libération du canton entre Neuenbourg et Bantzenheim nécessaire à partir de ... h suite à ... (motif) »).

Avant d'expédier un train, il y a lieu de demander la reddition de voie libre téléphonique derrière le dernier train expédié sauf, si entre temps, un train de sens inverse est parvenu complet.
Lorsque la reddition de voie libre derrière le dernier train expédié n'est pas possible - *par exemple lorsque l'assurance ne peut être obtenue qu'un train soit arrivé complet* - le train suivant doit être expédié avec un ordre n° 12 (ordre de marcher à vue dans le canton Bantzenheim –Neuenbourg)

La reddition de voie libre téléphonique n'est transmise que lorsque l'assurance a été donnée que le train est arrivé complet en gare et protégé selon les prescriptions réglementaires propres à chaque réseau.

La reddition de voie libre est donnée, par dépêche, sous la forme :

« Fdl … an Fdl …: Zug … (Nummer) in .... (Name des Ankunftsbahnhofs) »

(«AC de … à AC de … : train n° .... à ... (nom de la gare d'arrivée) »).

La reddition de voie libre est à collationner par l'AC de la gare voisine et à inscrire sur le registre spécial d'annonce de circulation propre à chaque réseau**.**

Pour la circulation des trains, seule la reddition de voie libre par téléphone est valable.
Les signaux sont manœuvrés conformément aux prescriptions propres à chaque réseau. Lorsqu'ils ne peuvent ou ne doivent pas être ouverts, il y a lieu de remettre aux trains des ordres écrits ou des bulletins conformément à l'article 51 de la consigne.

C. Suppression de la vérification de la libération de l´intervalle du block

La procédure de la vérification de la libération du canton est supprimée par l'AC de Neuenbourg, lorsque :

a) l'AC informé de la relève de dérangement du block ou de la fin des travaux avise verbalement l'autre l'AC du réseau voisin,

b) le canton a été parcouru par un train, appelé « train de contrôle », dans chaque sens ou par un train circulant dans un sens donné **et** lorsqu'après circulation de ce train, l'autorisation de sens a pu être donné manuellement dans les 2 sens, sans dérangement.

La circulation du « train de contrôle » doit être autorisée par l'ouverture d'un signal de sortie.
Le « train de contrôle » devra parcourir la totalité de l'intervalle de block après le rétablissement du fonctionnement normal des installations du block.

La suppression de la vérification de la libération du canton est donnée, par dépêche, sous la forme :

« Fdl … an Fdl …: Räumungsprüfung auf Zeit zwischen Neuenburg – Bantzenheim aufgehoben ab ... Uhr»

(« AC de … à AC de … : la procédure de vérification de la libération du canton entre Neuenbourg et Bantzenheim levée à ... heure ….. min »)

La mise en place et la levée de la procédure de vérification de la libération du canton sont à inscrire sur le registre spécial d'annonce de circulation, selon les règles définies par chaque réseau. (Voir annexe 5)

D. Raté de fermeture du signal d'entrée

En cas de raté de fermeture ou de position douteuse du signal d'entrée de sa gare, l'AC concerné doit prescrire, par dépêche, à l'AC du réseau voisin, de remettre jusqu'à nouvel avis à chaque train l'ordre écrit n°14 demandant au conducteur de s'arrêter avant le signal d'entrée et de se mettre en communication avec l'AC.

La procédure de la vérification de la libération du canton prévue est mise en place (Point B)°.

« Fdl von Bahnhof ... an Fdl von Bahnhof ...: ab Zug (Nummer) … übergeben Sie dem Triebfahrzeugführer den Befehl Nummer 14. Halten sie vor dem Einfahrtsignal … des Bahnhofes … und melden sie sich beim Fahrdienstleiter ».

(« AC de la gare de ... à AC de la gare de … : remettez à partir du train n° … aux conducteurs l'ordre écrit (ordre n° 14) de s'arrêter avant le signal d´entrée … de la gare de ... et de se mettre en communication avec l'AC »).

Après disparition du dérangement, l'AC concerné doit aviser, par dépêche, l'AC de l'autre gare par la dépêche :

« Fdl von Bahnhof ... an Fdl von Bahnhof ...: Schrifftlicher Befehl (Nummer)…. nicht mehr erforderlich.

(« AC de la gare de ... à AC de la gare de … : Cessez de remettre l'ordre écrit n°....)

La procédure de vérification de la libération du canton peut être levée.

Lors d'un dérangement de bloc et lorsqu'il ne peut être clairement défini si le dérangement se situe sur la partie française ou sur la partie allemande, l'AC de Neuenbourg avise le service d'entretien des installations (EVZS). En cas d'absence de l'AC de Neuenburg, l'AC de Bantzenheim avise l'AC de Mülheim – tél. : 0049(0) 7631-748042.

*60 Dérangement des PN 5 et PN 7***

1. **Nature des dérangements pouvant survenir aux PN 5 et au PN 7.**

a. **Les barrières restent ouvertes à l'approche ou au passage d'une circulation**
"Bahnübergang n° … Schranke lässt sich nicht schliessen ".
b. **Les barrières sont brisées - extinction d'un ou de plusieurs feux routiers.**
"Bahnübergang n° … Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage defekt ".
c. **Les barrières restent fermées en dehors de toute approche d'une circulation.**
"Bahnübergang n° … Schranke lässt sich nicht öffnen ».
d. **Les barrières sont brisées - tous les feux routiers fonctionnent.**
"Bahnübergang n° … Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage in Ordnung ".

2. **Mesures à prendre par les AC suite à un signalement de dérangement aux PN 5 ou au PN7.**

L'AC qui a connaissance d'une situation anormale aux PN 5 ou/et PN 7 doit renseigner sans délai l'AC du réseau voisin. Une circulation ne peut être expédiée en direction de Bantzenheim ou de Neuenbourg qu'après que l'AC de Bantzenheim ait déterminé la nature du dérangement.

Lorsque la nature du dérangement est déterminée par l'AC de Bantzenheim, ce dernier avise par dépêche l'AC de Neuenbourg sous la forme :

„ Fdl Bantzenhzeim an Fdl Neuenburg : Bahnübergang n° … Störungsart … „
(voir sous point 1) ».

Les AC appliquent alors les mesures suivantes :

Nature du dérangement	Mesures à prendre
a. Les barrières restent ouvertes à l'approche ou au passage d'une circulation	Arrêt et rétention des trains
b. Les barrières sont brisées - extinction d'un ou de plusieurs feux routiers.	Arrêt et rétention des trains
c. Les barrières restent fermées en dehors de toute approche d'une circulation.	Remise à tous les trains, pendant la durée du dérangement, sur document unique : - d'un ordre bilingue n°12 – motif n°10 avec mention de respecter la vitesse limite de 20 km/h au franchissement du ou des PN **et** - d'un ordre bilingue n°12.2.
d. Les barrières sont brisées - tous les feux routiers fonctionnent.	Remise à tous les trains, pendant la durée du dérangement, sur document unique : - d'un ordre bilingue n°12 – motif n°10 avec mention de respecter la vitesse limite de 20 km/h au franchissement du ou des PN.**et** - d'un ordre bilingue n°12.2.

3. **Reprise du gardiennage des PN 5 et 7.**

a. Aucune restriction n'est applicable :

L'AC de Bantzenheim avise l'AC de Neuenburg, par dépêche, sous la forme :

„Fdl Bantzenheim an Fdl Neuenburg: Bahnübergang (Nummer) … darf ohne Befehl befahren werden."

(«AC de Bantzenheim à AC de Neuenbourg : le PN n° … peut être franchi sans restriction ».)

b. Des restrictions sont applicables :

Le PN (ou les PN) est (sont) franchi(s) dans les conditions décrites aux points 2c ou 2d ci-dessus (tableau récapitulatif).

Si les restrictions de vitesse sont inférieures à 20 km/h, le franchissement du ou des PN est (sont) interdit(s).

4. **Reprise du service normal.**

Dès réception de la dépêche des services de l'Infrapôle Rhénan : l'AC de Bantzenheim avise l'AC de Neuenburg, par dépêche, de la reprise du service normal sous la forme :

„Fdl Bantzenheim an Fdl Neuenburg: Bahnübergang (Nummer) … in Ordnung"

(«AC de Bantzenheim à AC de Neuenbourg : PN n° … fonctionnement normal de (ou des) installation(s) ».)

CHAPITRE VI : transports exceptionnels

Article 61 – Principes

1. Lorsqu'une EF souhaite faire circuler un transport exceptionnel (TE) devant emprunter la section frontière Bantzenheim - Neuenbourg, elle doit obtenir :

   a. un Avis de Transport Exceptionnel (ATE) délivré par le Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) de SNCF, qui règle les conditions de circulation sur la partie française du parcours jusqu'à, ou à partir, de la frontière étatique,

   b. une Bza délivrée par le Team aussergewöhnliche Transporte (TaT) de RB Südwest de DB Netz, qui règle les conditions de circulation sur la partie allemande jusqu'à, ou à partir de, la frontière étatique.

Un TE circulant sur la section frontière ne doit être incorporé dans un train que si les deux conditions, a. et b, reprises ci-dessous, ont été réalisées.

a. **Réception par le COGC Alsace* :**

   - d'une « Autorisation d'Incorporation d'un Transport Exceptionnel » (ATE).

b. **Réception par DB Netz AG :**

   - d'une « Beförderungsanordnung » (Bef-Ano) pour les trains figurant à l'horaire de service annuel
   - d'une « Fahrplananordnung » (Fplo) pour les trains ne figurant pas à l'horaire de service annuel.

2. La Bef-Ano/Fplo de DB Netz contient :

- le numéro de la Bza de DB Netz et le numéro de l'ATE de SNCF,
- 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 du COGC Alsace* est donnée :

- dans le sens France-Allemagne, par une dépêche adressée au représentant de l'EF, éventuellement par l'intermédiaire d'un COGC* amont,
- dans le sens Allemagne-France, par l'accord indiqué sur l'imprimé spécifique bilingue adressé à DB Netz (Fpl Karlsruhe) par le COGC Alsace*.

Article 62 – Imprimé spécifique bilingue

Le COGC Alsace*et le service responsable des horaires (Fahrplanabteilung) RB Südwest de DB Netz se concertent quant à la circulation des TE.

Pour ce faire, le COGC Alsace* 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 TE différents dans un même train.
Après examen de la demande, le COGC Alsace* ou le Fpl, selon le sens de circulation, donne leur accord par retour de l'imprimé spécifique bilingue en le complétant des restrictions de circulation applicables sur le réseau prenant.

Article 63 – Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels

Dans le sens France-Allemagne, le transport ne doit être incorporé dans le train d'acheminement qu'après accord, reçu par dépêche, de l'autorisation d'incorporation donnée par le COGC Alsace*.

Dans le sens Allemagne-France aucune autorisation d'incorporation n'est transmise à l'EF. L'autorisation d'incorporation est transmise par le COGC Alsace* à Fpl Karlsruhe sous la forme de l'accord indiqué sur l'imprimé spécifique bilingue.

Le COGC Alsace* avise, par dépêche, l'AC de Bantzenheim en lui communiquant :

- le jour de circulation,
- le train utilisé,
- les numéros d'ATE et de Bza ?
- les restrictions de circulation applicables sur l'ensemble de la section frontière.

Le Fpl informe l'AC de Neuenbourg en lui transmettant le Bef/Ano ou le Fplo comportant :

- le jour de circulation,
- le train utilisé,
- les numéros d'ATE et de Bza,
- les restrictions de circulation applicables sur l'ensemble de la section frontière.

Article 64 – Offre et acceptation des transports exceptionnels

L'AC devant expédier un train acheminant un (ou plusieurs) TE doit préalablement offrir ce train à l'AC du réseau voisin et lui indiquer :

- le numéro du train,
- le(s) numéro(s) du Bza de DB Netz AG,
- le(s) numéro(s) de(s) l'ATE,
- les restrictions de circulations en usant de la formule a mention « avec restriction » ou « sans restriction » - voir art. 56.

L'offre est modifiée comme suit :

«Zugmeldung für Zug (Nummer.) … mit aussergewöhnlichem Transport/aussergewöhnlichen Transporten ATE-Nummer. …, Bza-Nummer. …, mit/ohne Einschränkung. Wird Zug (Nummer) ... angenommen ? »

(« Offre du train n°…. avec Transport(s) Exceptionnel(s) ATE n°… / Bza n°… avec / sans restrictions. Acceptez-vous train n°...? »).

Si le train achemine plusieurs TE faisant l'objet d'ATE / Bza différents, l'offre reprend chacun des numéros d'ATE ou de Bza concernés.

L'AC du réseau 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) TE, il accepte le train sous la forme :

« Zug (Nummer.) 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 (Nummer.) … mit aussergewöhnlichem Transport, ja."

(« Train n°... avec Transport(s) Exceptionnel(s), oui je l'accepte »).

CHAPITRE VII : manoeuvres

Article 71 – Principes

1. Les manœuvres en gare de NEUENBOURG et BANTZENHEIM sont effectuées selon les règles nationales propres à chaque réseau.
2. Sans accord de la gare du réseau voisin, les manœuvres sont autorisées :

- en gare de BANTZENHEIM jusqu'au signal C484**
- en gare de NEUENBOURG jusqu'au signal Ra 10.

*Article 72 – Manœuvres sur la section frontière entre les signaux Ra 10 et C484***

Les mouvements de manœuvre entre les signaux C484** et Ra 10 sont concertés entre les AC de Bantzenheim et de Neuenbourg et doivent être protégées par une fermeture de voie selon les prescriptions de l'article 58.

Lorsque l'engin moteur est électrique, l'EF doit s'assurer que cet engin est équipé des deux systèmes d'alimentation s'il doit franchir la section de séparation sur la section frontière.

Le chef de la manœuvre informe l'AC du dégagement complet de la manœuvre par la dépêche suivante :

«Chef de la manœuvre EF … (nom de l'EF) à AC … : dégagement complet de la manœuvre en gare de … ».

Cette information est à inscrire dans les documents respectifs.

CHAPITRE VIII : entretien préventif et curatif des installations fixes. Travaux sur ces installations

Article 81 – Principes

1. Chacun des deux Gestionnaires d'Infrastructure entretient les installations ferroviaires correspondant 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 : RN Südbaden et SNCF. 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 (annexe 6) concernés 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 tous les travaux programmés nécessitant une modification des horaires des trains ou une fermeture de voie, les instructions écrites doivent être arrêtées en commun par la RB Südwest de DB NETZ et le COGC Alsace 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.
4. Toute intervention programmée 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 concerte 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 une installation située sur le territoire national voisin ne faisant pas l'objet d'une concertation entre les services techniques concernés est effectuée dans le cadre d'une fermeture de voie.
6. Des interventions programmées peuvent être réalisées pendant la période de fermeture de la voie conformément à l'article 58, complété par les principes prévus par chaque GI.

Article 82 – Périmètre de compétences des services d'entretien de chaque GI

1. Pont du Rhin : ouvrage d'art et parties de voies correspondantes

L'entretien du pont du Rhin (tabliers, culées et piles) est réalisé conformément aux dispositions prévues à *l'accord relatif aux ponts fixes et bacs sur le Rhin à la frontière franco-allemande* du 30 janvier 1953.
SNCF entretient la voie ferrée installée sur la partie allemande du pont du Rhin jusqu'à la soudure de raccord du rail S 54 sur le rail de l'appareil de dilatation de l'ouvrage d'art au km 4.482 (DB)**.
Les frais correspondants font l'objet d'un règlement en application du contrat en vigueur.

2. Installations de signalisation

<u>La DB Netz entretient les installations ci –après :</u>

- la balise PZB 2000 Hz implantée au km 16.000 (SNCF)**,
- les balises ERTMS au km 16,350 (SNCF) et au km 16.650 (SNCF)**,
- le signal d'annonce f au km 17.145 (SNCF)**,
- le signal F au km 4.150 (DB) / (km 17.990 SNCF)**,
- les armoires, câbles et installations d'alimentation s'y rapportant,
- les installations du bloc y compris les compteurs d'essieux.

<u>SNCF entretient les installations ci-après :</u>

- le signal d'entrée C484 km 14,680, crocodile et détonateur, balises KVB 484, tableau G**,
- la balise KVB PROX 484 km 14,830,
- signal lumineux A 15.9 au km 15.900** (SNCF), crocodile, balises KVB 15_9**,
- les signaux à distance « Baissez panto », des 2 sens de circulation, au km 16.500 (SNCF) et au km 3.852 (DB) / (km 18.298 SNCF)**,
- la pancarte « CANAL 4 » , pancartes GSM-R (F) et REV au km 16.888 (SNCF)**,
- les tableaux éclairés « Baissez panto** » au km 17.313 et km 17.478** (SNCF),
- les tableaux éclairés « Fin de parcours» au km 17.313 et km 17.478** (SNCF),
- la balise Intégra Sud au km 16.550** (SNCF),
- la balise Intégra Nord au km 16.450** (SNCF),
- la balise KVB 17_1, au km 17,125 (SNCF)**
- les armoires, câbles et installations d'alimentation s'y rapportant,
- le PN 5 au km 14,970(SNCF) et le PN 7 au km 15,526 (SNCF)**,
- les détecteurs d'annonce de sens pair au km 14.735 (SNCF) de la TVP du km 14.310 (SNCF)**,
- les détecteurs d'annonce de PN ** :
  - au km 14.898 (SNCF), détecteur de sens impair du PN 7,
  - au km 15.241 (SNCF), détecteur de sens pair du PN 4,
  - au km 15.597 (SNCF), détecteur de sens pair du PN 5,
  - au km 16.155 (SNCF), détecteur de sens pair du PN 7,
- les circuits de voie z 499 et z 501**.

3. Installations de télécommunication

DB Netz entretient :

- le téléphone du signal F,
- les câbles aboutissant à l'armoire de liaison des câbles de télécommunication DB Netz - SNCF situé au km 4,394,
- les installations du GSM-R (D) y compris la pancarte située au km 16,793 (SNCF)**.

SNCF entretient :

- le téléphone du signal d'entrée C484 km 14,680 et les câbles d'alimentation s'y rapportant,
- les téléphones d'alarme aux km 15,175, 16,075, 16,955 et 17,383** et les câbles s'y rapportant,
- l'armoire électrique au km 16,930,
- les installations du GSM-R (F)**.

4. Installations de traction électrique (ITE)

La limite de l'entretien des ITE est située à l'isolateur de section de la section de séparation au km 17,442 (4,698 DB)**. L'isolateur de section est entretenu par DB Netz.

Article 83 – Circulation à voie fermée pour travaux

1. Dès que la voie est fermée, des mouvements (trains de travaux ou lorrys automoteurs) peuvent être engagés selon la réglementation propre à chaque GI.

2. Lorsque ces mouvements sont engagés dans une voie fermée, procédure réalisée conformément à l'article 58, l'engagement doit être concerté entre les AC et le dégagement doit être annoncé à l'AC du réseau voisin par la dépêche suivante :

« Fdl ... an Fdl …: Sperrfahrt n° ... ist vollständig im Bahnhof … angekommen».

(« AC de … à AC de … : Sperrfahrt n°… a dégagé en entier en gare de … »)

Ces mouvements sont à prendre en attachement sur les documents de circulation prévus à cet effet.

3. L'engagement et le dégagement d'engins rail-route et de lorrys sont interdits en voie (lié aux compteurs d'essieux dont est équipée la ligne). Cas de l'étendue située entre les signaux RA10 de la gare de Neuenbourg et le garage franc de l'aiguille 495** de la gare de Bantzenheim.

Article 84 – Travaux nécessitant la mise hors tension de la caténaire

1. Certains travaux ne peuvent être exécutés qu'une fois la caténaire mise hors tension. Cette mise hors tension est réalisée selon les procédures propres à chaque GI.
2. Il n'est pas nécessaire, pour les mainteneurs,*** de prévenir le GI voisin en cas de travaux sur ses propres installations en dehors de la section neutre si la circulation des trains n'est pas affectée.
3. Pour les travaux programmés nécessitant la mise hors tension des ITE du GI voisin, ce dernier doit être prévenu par écrit (courriel, fax, lettre, etc.) avec accusé de réception, au moins 6 semaines avant le début de ces travaux.
   L'accusé de réception doit être également adressé par écrit.

Ce délai peut être réduit d'un commun accord en cas de nécessité.

a. Travaux exécutés par la SNCF

À la date des travaux, DB Netz détache sur les lieux un agent-caténaire qui, à l'heure prévue, rencontre l'agent caténaire SNCF à hauteur de la section de séparation.
L'agent SNCF, remplit 2 imprimés bilingues (voir annexe 6).

Après mise hors tension de la caténaire DB par DB Netz, l'agent caténaire DB Netz remet un imprimé signé à l'agent caténaire SNCF.

Après la fin des travaux, l'agent caténaire SNCF restitue l'imprimé à l'agent caténaire DB Netz qui enlève la mise au rail et autorise la remise sous tension.
L'imprimé est conservé par l'agent caténaire DB Netz.

Seul l'agent caténaire DB Netz est autorisé à se mettre en relation avec le Régulateur Sous-Station de la Zes Karlsruhe.

b. Travaux exécutés par la DB Netz

À la date des travaux, la SNCF détache sur les lieux un agent qui, à l'heure prévue, rencontre l'agent DB Netz à hauteur de la section de séparation.
L'agent DB Netz remplit 2 imprimés bilingues (voir annexe 6).

Après mise hors tension de la caténaire par l'agent SNCF, il remet un imprimé signé à l'agent DB Netz.

Après la fin des travaux, l'agent DB Netz restitue l'imprimé signé à l'agent SNCF qui enlève la mise au rail et autorise la remise sous tension.
L'imprimé est conservé par l'agent SNCF.
Seul l'agent SNCF est autorisé à se mettre en relation avec le Régulateur Sous-Station de Dijon*.

4. La consignation de la caténaire sur la section frontière est à annoncer par :

- l'AC de BANTZENHEIM à l'AC de NEUENBOURG en cas de consignation de la caténaire du réseau français,
- l'AC de NEUENBOURG à l'AC de BANTZENHEIM en cas de consignation de la caténaire du réseau allemand,

Sous la forme :

*„Fdl ... an Fdl ..: Oberleitung zwischen Neuenburg (oder Bantzenheim)und Schutzstrecke elektrisch ausgeschaltet“***

(« AC de … à AC de … : caténaire consignée entre Neuenbourg (ou Bantzenheim) et la section de séparation ».

5. Les AC des deux gares doivent s'annoncer réciproquement la remise sous tension de la caténaire.

Article 85 – Circulation des trains en direction de la caténaire consignée du GI voisin

En cas de consignation de la caténaire - après la section neutre de séparation - sur la partie du GI voisin, la circulation des trains n'est autorisée qu'après avoir obtenu l'assurance que ces trains ne comportent aucun véhicule avec un pantographe levé.
Pour permettre la circulation des trains sous caténaire consignée, les mesures suivantes sont à prendre :

a. Sens Bantzenheim/ Neuenbourg

Lorsqu'un train non électrique doit, en cas de consignation de la caténaire, circuler en direction de Neuenbourg : l'AC de Bantzenheim doit s'assurer que ce train ne comporte pas de véhicule avec un pantographe levé avant d'autoriser le passage sous l'élément de caténaire consigné.

Il confirme ce fait à l'AC de Neuenbourg par la dépêche suivante :

« Abfahrbereiter Zug (Nummer) ... führt keine Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer ».
(« Train n°.... prêt au départ, ce train ne comporte pas de véhicule avec un pantographe levé »)

L'AC de Bantzenheim ne peut autoriser le départ du train qu'après l'expédition de cette dépêche qui ne se substitue pas à la procédure d'offre et d'acceptation ainsi qu'à celle d'annonce des trains.

b. Sens Neuenbourg / Bantzenheim

Lorsqu'un train non électrique doit, en cas de consignation de la caténaire, circuler en direction de Bantzenheim, l'AC de Neuenbourg doit arrêter ce train pour s'assurer que ce train ne comporte pas de véhicule avec un pantographe levé.

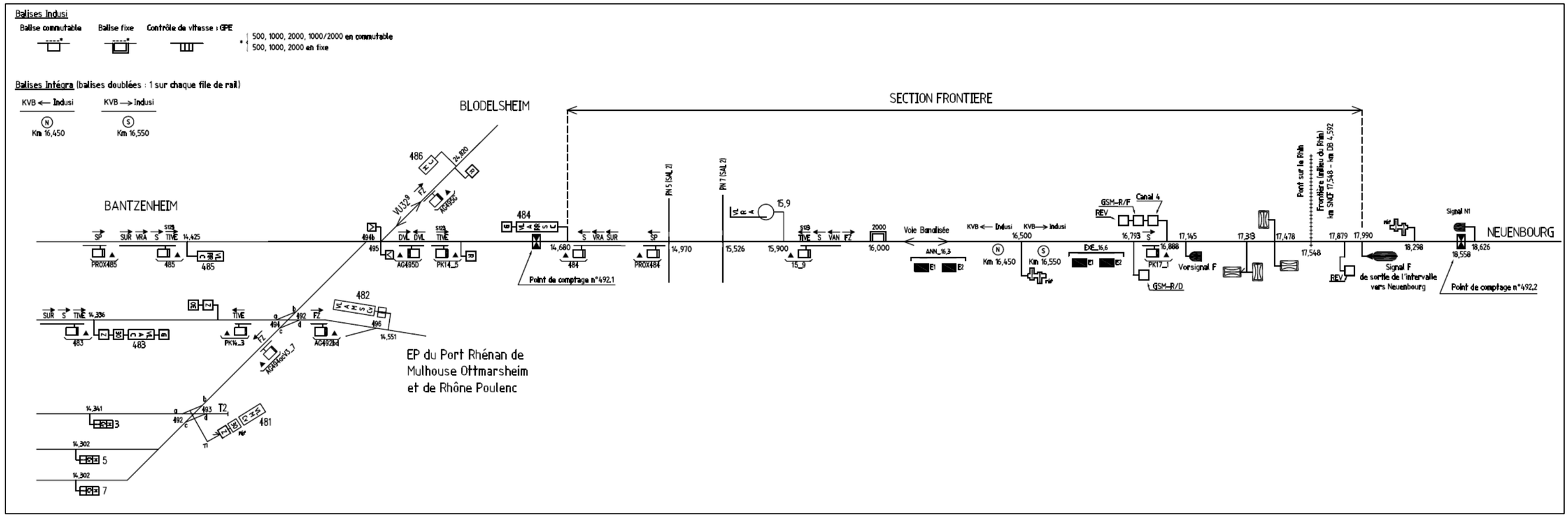
Il confirme ce fait à l'AC de Bantzenheim par la dépêche suivante :

« Abfahrtbereiter Zug Nummer ... führt keine Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer».
(« Train n° ... prêt au départ, ce train ne comporte pas de véhicule avec un pantographe levé. »)

L'AC de Neuenbourg ne peut autoriser le départ du train qu'après l'expédition de cette dépêche qui ne se substitue pas à la procédure d'offre et d'acceptation ainsi qu'à celle d'annonce des trains.

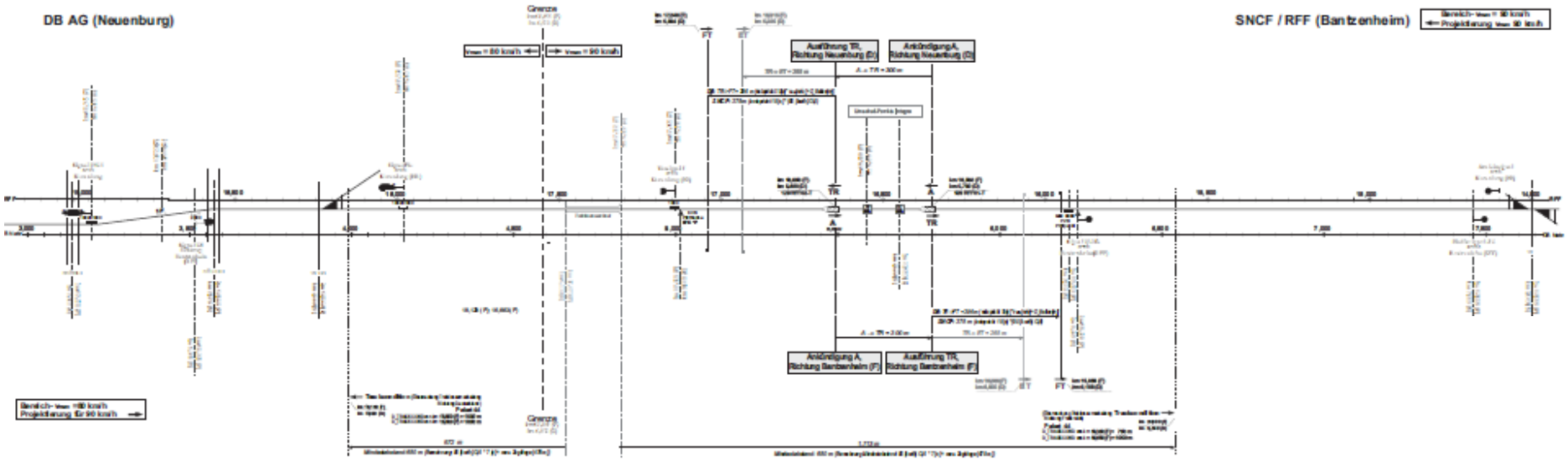
Anlage 1 / ANNEXE 1 :

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


Balises Indusi
Balise commutable
Balise fixe
Contrôle de vitesse : GPE
500, 1000, 2000, 1000/2000 en commutable
500, 1000, 2000 en fixe
Balises Intégra (balises doublées : 1 sur chaque file de rail)
KVB ← Indusi
KVB → Indusi
Km 16,450
Km 16,550
BLODELSHEIM
SECTION FRONTIERE
BANTZENHEIM
NEUENBOURG
Point de comptage n°492.1
Point de comptage n°492.2
EP du Port Rhénan de
Mulhouse Ottmarsheim
et de Rhône Poulenc
Voie Banalisée
Vorsignal F
Signal F
de sortie de l'intervalle
vers Neuenbourg
Signal N1
Pont sur le Rhin
Frontière (milieu du Rhin)
km SNCF 17,548 - km DB 4,592
GSM-R/F
GSM-R/D
Canal 4
REV

Anlage 2 / ANNEXE 2 :

Plan der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenbourg mit ETCS-Balisen / Plan de la section frontière Bantzenheim – Neuenbourg avec les balises ETCS


DB AG (Neuenburg)
SNCF / RFF (Bantzenheim)
Grenze
Ausführung TR, Richtung Neuenburg (D)
Ankündigung A, Richtung Neuenburg (D)
Ankündigung A, Richtung Bantzenheim (F)
Ausführung TR, Richtung Bantzenheim (F)

Anlage 3 a / ANNEXE 3 a :

Befehl der DB (Deutsch/Französisch) / Ordre DB (Allemand/Français)

Vordruck ... von ... *Imprimé(s) ... / ...*

Befehle
Ordres
1 - 14

Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt Kl – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt .....
Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.

Standort: ..... (km / Signal / Weiche) *(km / signal / aiguille)* in Rgl/Ggl/Gl *voie* (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) *(numéro, poste / entre le poste et le poste)*
Lieu

1 **Sie dürfen – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren**
Vous pouvez - entrer en gare / entrer dans le secteur circulation / circuler au-delà de la bif / jonction

1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

2 **Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in**
Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du

Signal usw. *signal etc.*	**Bezeichnung / km** *désignation / km*	**Bf** *gare*, **Bft** *secteur circulation*, **Abzw** *bif*, **Üst** *jonction*, **Bk** *poste de block*, **Dkst** *point de protection*

2.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

3 **Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **aus**fahren.
Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation

3.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

4 **Sie fahren auf dem Gegengleis von** ..... **bis** .....
Vous circulez en sens inverse du sens normalement utilisé de *jusqu'à*

5 **Sie – fahren / schieben nach – von** .....
Vous - circulez / poussez – de

in Richtung ..... **bis** ..... **und kehren zurück.**
en direction de *jusqu'à* *et revenez à la gare en arrière.*

5.1 Hinfahrt auf Regelgleis. Rückfahrt auf Gegengleis
À l'aller : en sens normal. Au retour : en sens inverse du sens normalement utilisé.

5.2 Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis
À l'aller : en sens inverse du sens normalement utilisé. Au retour : en sens normal.

8 **Sie müssen** – zwischen Zmst ..... und Zmst .....
Vous devez vous arrêter entre le poste de *et le poste de*

– im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... **halten vor BÜ in km** .....
– *en gare / secteur circulation / bif / jonction de* *avant le PN au km*

/ km ..... / km ..... / km ..... / km ..... / km .....

Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.
Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.

10 **Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart** .....
Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS

10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.

11 **Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.**
Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée.
Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.

12 **Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:**
Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :

km/h *km/h*	**auf Sicht** *marche à vue*	**im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst** *En / entre gare / secteur circulation / bif / jonction*	**und Bf / Bft / Abzw / Üst** *et gare / secteur circulation / bif / jonction*	**in / von km / Sig** *du km / signal*	**bis km / Sig** *au km / signal*	**Grund Nr.** *motif n°*
	auf Sicht					
	auf Sicht					
	auf Sicht					

12.1 Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an.....
Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à

12.2 Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat.
Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.

12.3 Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an.....
Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à

12.4 PZB – am .....sig ..... – in km ..... – ständig wirksam / unwirksam.
Balise PZB - du signal *- au km* *- constamment active / inactive.*

Page 12

Vordruck ..... von ..... *Imprimé(s) ... / ...*

12.6	*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. *Seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.*
12.7	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1. *Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.*
13	**Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen** ..... und ..... **entbunden.** *Vous êtes dispensé de marcher à vue entre* ..... *et* .....
14	.....

Übermittlungscode (numéro de transmission): .....

..... (Ort - lieu) , ... (Datum - date) , ... (Uhr - heure) (Minuten - minutes)

..... (Fahrdienstleiter – agent circulation)

..... erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) – reçu (nom, fonction)

..... bei fmdl. Übermittlung (en cas de transmission téléphonique) :

☐ ZF (RST) / ☐ andere (autre) .....

Grund Nr. motif n°	Anlass für Befehl 12 *motifs de l'ordre 12*	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 *ordre 12, colonne 1 ou 2*
Gleisbelegung, Zugfolge / *occupation de la voie, succession des trains*		
1	Gleis kann besetzt sein / *la voie peut être occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
2	Fahrzeuge im Gleis / *voie occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs / *Circulations engagées sur voie fermée*	auf Sicht / *marche à vue*
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / *réception sur voie en impasse*	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / *réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse particulièrement courte*	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg / *pas de distance de glissement*	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / *dérangement des communications entre postes d'annonce*	auf Sicht / *marche à vue*
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit / *période de fermeture à la circulation*	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren / *train de voyageurs circule exceptionnellement sur une voie réservée aux trains de fret*	40 km/h
Bahnübergange, Spurrillen / *PN, gouttières des voies*		
10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert / *PN insuffisamment protégés*	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / *ornières verglacées et enneigés*	30 km/h
Arbeiten, La / *travaux, LTV*		
20	Bauarbeiten - *Travaux*	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gleis / *portion de voie fermée impraticable*	auf Sicht / *marche à vue*
22	Zustand nach Bauarbeiten / *Constat de l'infrastructure après travaux*	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt / *personnel du chantier non avisé*	auf Sicht / *marche à vue*
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La / *réduction de la vitesse inférieure à celle remise au « La »*	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis / *agents présents dans la voie fermée*	20 km/h und auf Sicht
Mängel an Bahnanlagen / *défauts aux installations*		
30	Mängel am Oberbau / *défaut de la voie*	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) *présomption d'avarie caténaire (également sur voie voisine)*	auf Sicht / *marche à vue*
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) *présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)*	auf Sicht / *marche à vue*
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel / *présomption de stalactite dans le tunnel*	auf Sicht / *marche à vue*
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört / *équipement PZB au sol en dérangement*	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen *enclenchement aiguille / signal en dérangement*	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert *aiguille immobilisée manuellement sans cadenassage.*	5 km/h
37	HOA / FBOA gestört - *DBC / Détecteur de frein(s) serré(s) en dérangement*	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich *Information des voyageurs à quai impossible*	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert *Voyageurs non informés du changement du quai.*	auf Sicht / *marche à vue*
Besonderheiten am Zug / *particularités au train*		
40	Engstelle für L0-Sendungen / *gabarit réduit pour transports exceptionnels*	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen *Armement de la voie insuffisant pour véhicules à charge D*	*)
42	Spitzensignal unvollständig / *signalisation d'avant incomplète*	40 km/h
43	Windwarnung / *avis de vents forts*	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / *Vitesse limite autorisée variable*

DB-Befehl deutsch/französisch Variante 2, gültig ab 13.12.2015

Anlage 3 b / ANNEXE 3 b :

Bulletin C block automatique SNCF (Befehl C Selbstblock SNCF)

CBA

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 Block Automatique

☐ **le guidon d'arrêt** .....
(numéro / Nummer)

- 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**.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

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

Anlage 4 / ANNEXE 4 :

Ansprechpartner / Liste des correspondants – Bleibt frei / réservé

Bleibt frei
Pas d’information sur cette page

Anlage 5 / ANNEXE 5 :

Zugmeldebuch - gilt nur für Fdl Bantzenheim/ Registre spécial d’annonce de circulation

REGISTRE D'ANNONCE DES TRAINS **SECTION FRONTIERE BANTZENHEIM NEUENBOURG**

Journée du .....

TRAINS		Offre et Acceptation		Annonce au départ	Heures réelles	Avis d'arrivée (1)	Observations
Sens Neuenbourg Bantzenheim	→	Offre recue	Acceptation donnée	Recue	Arrivée	Donnée	
←	Sens Bantzenheim Neuenbourg	Offre expédiée	Acceptation reçue	Donnée	Départ	Recue	

REGISTRE D'ANNONCE DES TRAINS SECTION FRONTIERE BANTZENHEIM NEUENBOURG

Journée du 17 MAI 2010.....

TRAINS		Offre et Acceptation		Annonce au départ	Heures réelles	Avis d'arrivée	Observations
Sens Neuenbourg Bantzenheim →		Offre recue	Acceptation donnée	Recue	Arrivée	Donnée	
←	Sens Bantzenheim Neuenbourg	Offre expédiée	Acceptation reçue	Donnée	Départ	Recue	
		ARTICLE 43 Suppression de train					
	4708	——	——	——	——		Supprimé entre Bantzenheim et Neuenbourg
		ARTICLE 56.2 Circulation de trains					
4712		15h15	15h15	15h17	15h30		Sens Neuenbourg Bantzenheim
	4711	15h31	15h31	15h33	15h33		Sens Bantzenheim Neuenbourg
		ARTICLE 56.5 Correction d'annonce					
4712		15h15	15h15	15h17	15h30		
	4711	15h31	15h31	15h33	15h39		Annonce rectifiée à 15h35
		ARTICLE 56.6 Annulation d'annonce					
	4711	15h31	15h31	~~15h33~~	——		engin moteur défectueux Annonce annulée
		ARTICLE 58.5 Accord de fermeture de voie					
	4711	15h31	15h31	15h33	15h33		
		Fermeture de voie entre .... et ..... à 15h50					Travaux, dérangement, secours

TRAINS		Offre et Acceptation		Annonce au départ	Heures réelles	Avis d'arrivée	Observations
Sens Neuenbourg Bantzenheim	→	Offre recue	Acceptation donnée	Recue	Arrivée	Donnée	
←	Sens Bantzenheim Neuenbourg	Offre expédiée	Acceptation reçue	Donnée	Départ	Recue	
		ARTICLE 58.6 Levée de fermeture de voie					
	4711	15h31	15h31	15h33	15h33		
		Fermeture de voie entre .... et ..... à 15h50					Travaux, dérangement, secours
		Levée de la fermeture de voie entre .... et ..... à 17h00					
		ARTICLE 59.3.1B Dérangement des installations					
4712		15h15	15h15	15h17	15h30		
	4711	15h31	15h31	15h33	15h33	15h40	
		Vérification de la libération du canton entre Neuenbourg et Bantzenheim mise en place à15h40					
	4713	15h42	15h42	15h44	15h45	15h53	
4714		15h54	15h54	15h55	16h03	16h04	

TRAINS		Offre et Acceptation		Annonce au départ	Heures réelles	Avis d'arrivée	Observations
Sens Neuenbourg Bantzenheim	→	Offre recue	Acceptation donnée	Recue	Arrivée	Donnée	
←	Sens Bantzenheim Neuenbourg	Offre expédiée	Acceptation reçue	Donnée	Départ	Recue	
		ARTICLE 59.3.1C Fin du Dérangement des installations					
4712		15h15	15h15	15h17	15h30		
	4711	15h31	15h31	15h33	15h33	15h40	
		Vérification de la libération du canton entre Neuenbourg et Bantzenheim mise en place à15h40					
	4713	15h42	15h42	15h44	15h45	15h53	
4714		15h54	15h54	15h55	16h03	16h04	
	REMARQUE: retour du fonctionnement normal des installations à 17h40						
	4721	17h42	17h42	17h44	17h45	17h53	
4722		17h54	17h54	17h55	18h03	18h04	
		Vérification de la libération du canton entre Neuenbourg et Bantzenheim levée à 18h05					
	4723	18h05	18h05	18h07	18h07		

TRAINS		Offre et Acceptation		Annonce au départ	Heures réelles	Avis d'arrivée	Observations
Sens Neuenbourg Bantzenheim	→	Offre recue	Acceptation donnée	Recue	Arrivée	Donnée	
←	Sens Bantzenheim Neuenbourg	Offre expédiée	Acceptation reçue	Donnée	Départ	Recue	
		ARTICLE 72 Engagement d'une manœuvre					
	4711	15h31	15h31	15h33	15h33		
		Fermeture de voie entre .... et ..... à 15h50					Engagement d'une manœuvre à ..
		Levée de la fermeture de voie entre .... et ..... à 17h00					16h59 Manœuvre arrivée à Bantzenheim avec tous les véhicules
		ARTICLE 83.2 Circulation à voie fermée pour travaux					
	4711	15h31	15h31	15h33	15h33		
		Fermeture de voie entre .... et ..... à 15h50					Engagement d'un train travaux à ..
		Engagement à Bantzenheim ou Neuenbourg à 15h51 Dégagement à Bantzenheim ou Neuenbourg à 16h55					16h55 Sperrfahrt dégagée en entier les véhicules à Bantzenheim ou Neuenbourg
		Levée de la fermeture de voie entre .... et ..... à 17h00					

Anlage 6 / ANNEXE 6 :

Zweisprachiger Vordruck „Durchführung von Arbeiten an oder in der Nähe von Oberleitungsanlagen auf der Grenzstrecke“

IMPRIME BILINGUE

« Exécution de travaux sur ou à proximité du ou des éléments du SLAC sur la section frontière »

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**
……..	
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).	**Regularien für Arbeiten an und in der Nähe von Oberleitungsanlagen auf deutsch-französischen Grenzstrecken, die eine Abstimmung zwischen den beiden Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) erfordern**
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 ou le « responsable des installations » de DB Netz AG, - et le chargé des travaux correspondant, et à formaliser à l'aide d'un imprimé bilingue franco-allemand autocopiant (voir modèle ci-après).	Alle Maßnahmen sind hinsichtlich Art und Umfang der auszuführenden Arbeiten / Arbeitsgrenzen beim benachbarten EIU zwischen - dem „zuständigen Mitarbeiter" der SNCF oder dem Anlagenverantwortlichen der DB Netz AG, - und dem jeweiligen Arbeitsverantwortlichen abzustimmen und mittels einem zweisprachigen deutsch-französischen Vordruck (siehe beigefügtes Muster) zweifach zu dokumentieren.
1. Avant le début des travaux : Le chargé des travaux demande à l'aide de l'imprimé bilingue au « responsable des installations » de DB Netz AG ou à l'agent habilité de la SNCF 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.	**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 Netz AG oder durch den „zuständigen Mitarbeiter" der SNCF.
2. Notification de la mise hors tension : Après avoir relié le ou les éléments du SLAC aux rails, le « responsable des installations » de DB Netz AG ou l'agent habilité de la SNCF 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.	**2. Meldung über die Ausschaltung und Bahnerdung:** Der Anlagenverantwortliche der DB Netz AG oder der „zuständige Mitarbeiter" der SNCF 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. 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 Netz AG ou l'agent habilité de la SNCF 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. Nach Abschluss der Arbeiten:** 3.1. Der Arbeitsverantwortliche meldet dem Anlagenverantwortlichen der DB Netz AG oder dem „zuständige Mitarbeiter" der SNCF mittels des zweisprachigen Vordrucks, dass die Arbeiten abgeschlossen, die Anlagenteile aus seiner Sicht wieder betriebsbereit sind und die Bahnerdung aufgehoben werden kann.
3.2. Le « responsable des installations » de DB Netz AG ou l'agent habilité de la SNCF : - 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.	3.2. Der Anlagenverantwortliche der DB Netz AG oder der „zuständige Mitarbeiter" der SNCF - überzeugt sich, dass nichts der Wiederaufnahme des elektrischen Betriebs entgegen steht, - hebt die Bahnerdung auf, - veranlasst die Wiedereinschaltung der ausgeschalteten Anlagenteile.

Anlage 7 / ANNEXE 7 :

Zweisprachiger Vordruck für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten / Imprimé bilingue utilisé pour l’acheminement des transports exceptionnels

TRANSPORTS EXCEPTIONNELS/AUSSERGEWÖHNLICHE TRANSPORTE

EXPEDITEUR/ABSENDER: ☐ *Metz/Nancy* ☐ *Strasbourg* ☐ *Karlsruhe* ☐ *Frankfurt*

Date Datum	Train n° Zug Nr.	N° ATE & Bza ATE- und Bza-Nr.	Gare frontière Grenzbahnhof	Heure d'arrivée Ankunftszeit	Gare expéditrice Versandbahnhof	Gare destinataire Zielbahnhof

RESTRICTIONS/EINSCHRANKUNGEN ☐ SNCF ☐ DB

☐ néant/keine
☐ fermeture de la voie voisine/Nachbargleis sperren
☐ Circuler sans dépasser km/h du km au km
Darf mit höchstens … km/h verkehren von km … bis km …
☐ autres/andere:

Pour/An:
☐ Karlsruhe (1) Fax (004)972-7329, Mail lue-grp-kar@bahn.de
☐ Frankfurt (2) (004)955-19077, Mail NNA224-FFM@bahn.de
☐ Metz/Nancy (3) Fax (9033)73 11 39 ou 00 33 383 22 11 39 Mail non/nein
☐ Strasbourg (4) Fax (9033) 786541 Mail guichetoperationnel.st@sncf.fr

Responsable pour/Zuständig für:
(1) Kehl – Strasbourg-Neudorf, Saarbrücken – Forbach
(2) Perl – Apach
(3) Saarbrücken – Forbach, Perl – Apach
(4) Kehl – Strasbourg-Neudorf

DESTINATAIRE/EMPFÄNGER:
RESTRICTIONS/EINSCHRÄNKUNGEN ☐ SNCF ☐ DB

☐ néant/keine
☐ fermeture de la voie voisine/Nachbargleis sperren
☐ Circuler sans dépasser km/h du km au km
Darf mit höchstens … km/h verkehren von km … bis km …
☐ autres/andere:

☐ Refusé/abgelehnt
Raison/Grund:
☐ N° ATE inconnu/fausse unbekannte/falsche ATE-Nr.
☐ N° Bza inconnu/fausse unbekannte/falsche Bza-Nr.
☐ Travaux/Arbeiten
☐ Données manquantes/fausses fehlende/falsche Angaben

☐ Accepté/angenommen

Date/Datum: Heure/Zeit:
Nom/Name:

Bleibt frei
Pas d’information sur cette page

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsame Regelung haben:

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Produktionsdurchführung Freiburg
Wilhelmstraße 1b
D - 79098 Freiburg

und

Société Nationale des Chemins de Fer Français
Etablissement Infrastructure Circulation Alsace
22, place de la gare
F - 67000 Strasbourg

2 Gemeinsame Regelung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke, Auszug für EVU

siehe folgende Seiten

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

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Produktionsdurchführung Freiburg
Wilhelmstr. 1b
D-79098 Freiburg

GEMEINSAME REGELUNG ÜBER DIE BESONDERHEITEN AUF DER GRENZSTRECKE

Strasbourg-Neudorf – Kehl

ZWISCHEN SNCF RESEAU UND DB NETZ AG

Auszug für EVU

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

Strasbourg-Neudorf – Kehl

ENTRE SNCF RESEAU ET DB NETZ AG

Extrait à l'usage des EF

Version 1 vom / du 07.09.2015

Gültig ab / Applicable à partir du : 13.12.2015

Geschäftsführende Stellen
Services dirigeants responsables

DB Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Freiburg Wilhelmstr. 1b D-79098 Freiburg	(abgekürzt DB Netz) (abréviation DB Netz)

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

Verteiler Deutschland: **Distribution allemande**	**Verteiler Frankreich:** **Distribution française**
DB Netz **Zentrale** Betriebsverfahren **DB Netz** Eisenbahnbetriebsleiter **RB Südwest** Fahrplan/Kundenmanagement BZ Karlsruhe **DB Netz Produktionsdurchführung Freiburg** Betrieb Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im grenzüberschreitenden Verkehr mit der SNCF **Eisenbahn-Bundesamt** (EBA) **EVU**, die die Strecke befahren	**SNCF Réseau** : - Direction Sécurité – Sûreté – Risques. • Département Documentation de sécurité, • Département politiques transverses de sécurité. - Métier Accès au Réseau. • Service support et sécurité - Métier Circulation • Direction de l'exploitation et sécurité - Métier Maintenance et Travaux • Direction de la production • Direction de la Maintenance • Service Sécurité - Qualité - Sûreté - Métier Ingénierie & Projets • Service Autorisations de Sécurité - Secrétariat Général • Direction juridique - Direction Territoriale ALCA • Pôle Clients et Services - Prestataires de gestion d'infrastructure. **Entreprises ferroviaires :** - Entreprises ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité délivré par l'EPSF **Centres de formation :** - Centres agréés par l'EPSF **EPSF :** Direction Référentiels.

Bekanntgaben

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

Rectificatifs

N°	Date

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Produktionsdurchführung Freiburg
Wilhelmstr. 1b
D-79098 Freiburg

Freiburg, den

gez. i. V. Ehrhardt

……....

gez. i. A. Kappel

……

SNCF Réseau

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

Strasbourg, le :

gez. P. Meyer

……

gez. S. Erb

……

gez. C. Cuenot

……

Document établi avec l'appui de la Direction Sécurité – Sûreté – Risques (DSSR).

Diese Unterlage wird in Zusammenarbeit der Direction Sécurité – Sûreté – Risques (DSSR) herausgegeben.

Inhaltsverzeichnis / SOMMAIRE

Kapitel I. Allgemeines 6
Abschnitt 11 – Außer Kraft tretende oder ersetzte Dokumente 6
Abschnitt 12 – Inhalt und grundsätzliche Regelungen 6
Abschnitt 13 – Sprachregelung 6
Kapitel II. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl 7
Abschnitt 21 – Betriebsführung auf der Grenzstrecke 7
Abschnitt 22 – Umschaltung der Zugsicherungssysteme 7
Abschnitt 23 – Kommunikationseinrichtungen 7
Abschnitt 24 – Ausdehnung der Grenzstrecke und Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung 7
Abschnitt 25 – Elektrischer Zugbetrieb 8
Abschnitt 26 – Änderung der ständigen Signalisierung 8
Abschnitt 27 – Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten 8
Abschnitt 28 – Einrichtungen eines EIU auf fremdem Staatsgebiet 9
Kapitel III. Trassenmanagement 10
Abschnitt 31 – Grundsätze 10
Abschnitt 33 – Änderung und Streichung von Trassen 10
Kapitel IV. Regelungen für die Züge 11
Abschnitt 41 – Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge und Bremsen 11
Abschnitt 42 – Schlusssignale an Zügen 11
Abschnitt 43 – Ausfall von Zügen 11
Kapitel V. Fahrdienst auf den Betriebsstellen 12
Abschnitt 51 – Schriftliche Befehle 12
Abschnitt 52 – Gefährliche Ereignisse 12
Abschnitt 53 – Hilfeleistung und Rückkehr zu rückgelegenem Bahnhof aus eigener Kraft 12
Abschnitt 54 – Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks 14
Abschnitt 55 – bleibt frei 14
Abschnitt 56 – bleibt frei 14
Abschnitt 57 – Abweichen vom Fahrplan 14
Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporte (aT) 15
Abschnitt 61 – Grundsätze 15
Abschnitt 62 – bleibt frei 15
Abschnitt 63 – Einstellungsgenehmigung für aT 15
Kapitel VII. Rangieren 16
Abschnitt 71 – Grundsatz 16
Abschnitt 72 – Rangieren auf der Grenzstrecke 16
CHAPITRE I : Généralités 17
Article 11 – Documents abrogés ou remplacés 17
Article 12 – Objet et principe général 17
Article 13 – Langue à employer 17
Chapitre II : Principes d'exploitation et installations de la section frontière Strasbourg Neudorf - Kehl 18
Article 21 – Régime d'exploitation et service de la circulation 18
Article 22 – Commutation des systèmes de sécurité 18
Article 23 – Installations de télécommunication 18
Article 24 – Délimitation de la section frontière et circulation en sens inverse du sens normal 18
Article 25 – Installations de traction électrique 19
Article 26 – Modification de la signalisation permanente 19
Article 27 – Installations de limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires 19
Article 28 – Installations d'un GI sur le territoire étranger 20
CHAPITRE III : Gestion de la capacité 21
Article 31 – Principes 21

Article 32 – Demande de sillon 21
Article 33 – Modification et suppression de sillons 21
CHAPITRE IV : prescriptions relatives aux trains 22
Article 41 – Prescriptions à appliquer concernant la longueur et le freinage des trains 22
Article 42 – Signalisation d'arrière des trains 22
Article 43 – Suppression de trains 22
CHAPITRE V : Circulation des trains 23
Article 51 – Ordres écrits. Bulletins 23
Article 52 – Incidents - Situations dangereuses 23
Article 53 – Secours et incident nécessitant le retour à la gare en arrière d'un train par ses propres moyens 23
Article 54 – Dérangement relatif aux installations de sécurité ou de radio embarquées 25
Article 55 – Réservé 25
Article 56 – Réservé 25
Article 57 – Ecarts par rapport au plan de transport 25
CHAPITRE VI : Transports exceptionnels 26
Article 61 – Principes 26
Article 62 – Réservé 26
Article 63 – Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels 26
CHAPITRE VII : Manœuvres 27
Article 71 – Principes 27
Article 72 – Manœuvres sur la section frontière. 27
Anlage 1 28
Annexe 1 28
Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl 28
Schéma de la section frontière Strasbourg-Neudorf/Kehl 28
Anlage 2 31
ANNEXE 2 31
Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl mit Eurobalisen 31
Plan de la section frontière Strasbourg Neudorf – Kehl avec les Eurobalises 31
Anlage 3a 35
ANNEXE 3 a 35
Befehl der DB (deutsch/französisch) 35
Ordre de la DB (Allemand/Français) 35
Anlage 3 b 38
ANNEXE 3 b 38
Befehle C (zweisprachig) der SNCF 38
Bulletins C (bilingue) de la SNCF 38
Bulletin C SNCF 38
Befehl C SNCF 38
Bulletin C block automatique SNCF 39
Befehl C Selbstblock SNCF 39

Kapitel I. Allgemeines

Abschnitt 11 – Außer Kraft tretende oder ersetzte Dokumente

Im Bereich DB Netz ersetzt dieses Dokument die gemeinsame Regelung über die örtlichen Besonderheiten vom 25.03.2011.
Im Bereich SNCF Réseau ersetzt dieses Dokument das Dokument RFF AL-CE-SE 00 A-01 n° 11 vom 04.03.2015.

Abschnitt 12 – Inhalt und grundsätzliche Regelungen

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

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

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

Abschnitt 13 – Sprachregelung

Die Betriebssprachen auf der Grenzstrecke sind:
Mit dem Fdl Strasbourg-Neudorf: Französisch oder Deutsch
Mit dem Fdl Kehl: ausschließlich Deutsch

Kapitel II. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl

Abschnitt 21 – Betriebsführung auf der Grenzstrecke

(1) Die Staatsgrenze befindet sich in km 7,737 (SNCF Réseau) bzw. km 13,900 (DB Netz).

(2) Die Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl ist zweigleisig; 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, nutzen ab Strasbourg-Neudorf das linke Gleis (Gleis 2).

(3) Betrieblich zuständig sind:
Für den Bahnhof Strasbourg-Neudorf der Fdl im Stellwerk 1 Strasbourg-Neudorf
Für den Bahnhof Kehl ein Fdl (Kehl oder Appenweier) in der BZ Karlsruhe

(4) Die Grenzstrecke ist durchgehend 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 2).

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

Abschnitt 23 – Kommunikationseinrichtungen

(1) Die Grenzstrecke Kehl – Strasbourg-Neudorf ist mit Zugfunk GSM-R ausgerüstet.
Die Umschaltung von GSM-R (F) 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 7,575. Der Umschaltpunkt ist örtlich durch entsprechende Hinweistafeln gekennzeichnet.

(2) Im Bereich von SNCF Réseau sind im üblichen Abstand entlang der Gleise Alarmtelefone angeordnet, über die der für Notausschaltungen der Oberleitung zuständige Mitarbeiter erreicht werden kann (Zentralschaltstelle Pagny-sur-Moselle).

(3) Im Bereich von SNCF Réseau befindet sich in unmittelbarer Nähe aller Carré-Signale ein Fernsprecher, mit dem der Fdl Strasbourg-Neudorf erreicht werden kann.

Abschnitt 24 – Ausdehnung der Grenzstrecke und Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung

(1) Die Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl wird betrieblich durch die Ausfahrsignale N 101, N 103, N 104 und N 121 bis N 124 des Bahnhofs Kehl und die Signale C50 und C52 des Bahnhofs Strasbourg-Neudorf begrenzt.
(2) Fahrten in das Gegengleis erfolgen gemäß der Regelungen des jeweiligen EIU.
Dies umfasst bei Fahrten von Kehl nach Gleis 1 (Strasbourg-Neudorf – Kehl) das Zeigen des Signals Zs 6.

Abschnitt 25 – Elektrischer Zugbetrieb

(1) Die Strecke Kehl – Strasbourg-Neudorf wird elektrisch betrieben.

(2) Die Oberleitung der DB Netz 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 Schutzstrecke ist mit französischen Signalen gekennzeichnet und erstreckt sich von km 6,990 bis km 7,255. Abweichend davon ist die Ankündigung „Bügel senken“ für die Fahrtrichtung Kehl – Strasbourg-Neudorf, die sich im Bf Kehl in km 13,755 befindet, mit DB Netz-Signalen gekennzeichnet.

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.

(4) Die Trennung der beiden Stromsysteme ist auf französischem Gebiet zwischen den km 6,990 und 7,180 wie folgt realisiert:
- ein neutraler Abschnitt,
- ein bahngeerdeter Abschnitt,
- ein neutraler Abschnitt.

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

Abschnitt 26 – Änderung der ständigen Signalisierung

Änderungen der Signalisierung auf der Grenzstrecke werden den EVU durch SNCF Réseau mittels ARTIC (FLASH bis zur Inbetriebnahme von ARTIC) und durch DB Netz mittels La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten) bekannt gegeben.

Abschnitt 27 – Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten

27.1 Langsamfahrstellen

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

<u>a) Geplante Langsamfahrstellen</u>

Die EVU werden für beide Fahrtrichtungen über die vorübergehenden Langsamfahrstellen auf der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl unterrichtet

- durch SNCF Réseau mittels ARTIC

und

- durch DB Netz mittels La.

b) Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet

Fdl Kehl und Strasbourg-Neudorf verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl Nr. 12 (siehe Anlage 3a). Wenn die La-Berichtigung in Kraft tritt, ist es nicht mehr erforderlich, die Tf mittels Befehl 12 zu unterrichten.

Langsamfahrstelle befindet sich auf französischem Gebiet

Fdl Kehl und Strasbourg-Neudorf verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl Nr. 12, bis das weiße Blitzlicht aufgestellt ist.

c) Langsamfahrstellen, die auf deutschem Gebiet liegen, werden mit den deutschen Signalen gekennzeichnet, auch wenn diese auf französischem Gebiet aufgestellt sind.

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

Langsamfahrstellen, die auf deutschem und französischem Gebiet liegen, werden auf deutscher Seite mit deutschen Signalen und auf französischer Seite mit französischen Signalen ausgerüstet.

27.2 Andere vorübergehende Besonderheiten

Es sind die unter 27.1 genannten Regelungen anzuwenden.

Abschnitt 28 – Einrichtungen eines EIU auf fremdem Staatsgebiet

Folgende Einrichtungen der DB Netz AG 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 Netz AG anzuwenden.

Kapitel III. Trassenmanagement

Abschnitt 31 – Grundsätze

Auf der Grenzstrecke werden die Trassen gemäß den in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) der DB Netz AG 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.

Abschnitt 32 – Trassenanmeldung

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

Abschnitt 33 – Änderung und Streichung von Trassen

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 „Pôle Planification Programmation de l’Infrapôle Rhénan“ ab, um mit dem oder den betroffenen EVU eine Lösung zu finden, die die Durchführung der Zugfahrten unter den bestmöglichen Umständen erlaubt.

Kapitel IV. Regelungen für die Züge

Abschnitt 41 – Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge und Bremsen

Die maximale Zuglänge auf der Grenzstrecke beträgt 740 m.

Bezüglich Bremsen sind auf der Grenzstrecke bis zum Bahnhof Kehl einschließlich die französischen Regelungen anzuwenden.

Abschnitt 42 – Schlusssignale an Zügen

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

- zwei rote Lichter

  oder

- zwei Schlusslaternen

Verantwortlich für die Zugschlusssignale ist das jeweilige EVU.

Abschnitt 43 – Ausfall von Zügen

Bei Ausfall von Zügen auf der Grenzstrecke müssen die EVU so früh wie möglich das COGC Alsace und die BZ Karlsruhe verständigen

Kapitel V. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Abschnitt 51 – Schriftliche Befehle

Auf der Grenzstrecke können schriftliche Befehle mit zweisprachigen Vordrucken erteilt werden:

- Befehl DB siehe Anlage 3a
- Befehle SNCF siehe Anlage 3b

Abschnitt 52 – Gefährliche Ereignisse

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

(2) Die drohende Gefahr ist sofort dem Fdl Kehl oder Strasbourg-Neudorf zu melden.

Die Meldung ist einzuleiten mit den Worten:

„Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!“

(3) Die Fdl Kehl und Strasbourg-Neudorf sowie die Disponenten in der BZ Karlsruhe und im 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:

„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Kehl und Strasbourg-Neudorf sofort anhalten!
Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfe Kehl und Strasbourg-Neudorf sofort anhalten! Hier Fahrdienstleiter Strasbourg-Neudorf / Kehl / COGC Alsace / Disponent Karlsruhe.“

« Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Kehl et Strasbourg-Neudorf.
Je répète: Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Kehl et Strasbourg-Neudorf. Ici AC de Strasbourg-Neudorf / Kehl / COGC Alsace / Disponent Karlsruhe. »

Abschnitt 53 – Hilfeleistung und Rückkehr zu rückgelegenem Bahnhof aus eigener Kraft

(1) <u>Grundsatz</u>

1.1. Hilfe wird vom Tf über Fernsprecher, Zugfunk, durch Boten oder andere geeignete Mittel angefordert. Der Tf darf nun ohne die Zustimmung des Fdl Kehl oder Strasbourg-Neudorf nicht mehr weiterfahren oder den Zug schieben lassen.

1.2. Die Fdl und der Tf informieren sich gegenseitig und stimmen die erforderlichen Maßnahmen zur Hilfeleistung mit den Disponenten in der BZ Karlsruhe und im COGC Alsace ab, unabhängig davon, ob die Hilfe in Deutschland oder in Frankreich benötigt wird.

1.3. 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.

(2) 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 14 (Anlage 3a) erteilt mit folgendem deutschen oder französischen Wortlaut:

"Fahren Sie zurück bis zum 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.

(3) Zuführen der Hilfeleistung vom rückgelegenen Bahnhof

Die Sperrfahrt erhält bei der Zuführung
- vom Bf Kehl zweisprachigen Befehl 2, 12 (Fahren auf Sicht) und 14 gem. Punkt 3.1 oder 3.2 oder
- vom Bf Strasbourg-Neudorf einen zweisprachigen Befehl C Selbstblock SNCF (Bulletin Cba) und einen zweisprachigen Befehl 14 gem. Punkt 3.1 oder 3.2.

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

Die Zustimmung zum Zurücksetzen wird vom Fdl des rückgelegenen Bahnhofs durch zweisprachigen Befehl 14 erteilt mit folgendem deutschen oder französischen Wortlaut:

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

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

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

3.2 Schieben des liegengebliebenen Zuges

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erteilt zweisprachigen Befehl 14 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.

(4) Zuführen der Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof

Die Sperrfahrt erhält bei der Zuführung
- vom Bf Kehl zweisprachigen Befehl 2, 12 (Fahren auf Sicht) und 14 mit folgendem Wortlaut:

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

- vom Bf Strasbourg-Neudorf einen zweisprachigen Befehl C Selbstblock SNCF (Bulletin Cba) und einen zweisprachigen Befehl 14 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.

Abschnitt 54 – Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks

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 Störung von ortsfesten Einrichtungen der Grenzstrecke herrührt, verständigt das EVU den Fdl Kehl oder Strasbourg-Neudorf. Die Fdl stimmen sich erforderlichenfalls ab.

Abschnitt 55 – bleibt frei

Abschnitt 56 – bleibt frei

Abschnitt 57 – Abweichen vom Fahrplan

Züge, die nicht mit Reisenden besetzt sind, dürfen nach vorheriger gegenseitiger Abstimmung der Fdl Kehl und Strasbourg-Neudorf unter Einbindung des Zugdisponenten des COGC Alsace vor Plan abgelassen werden.

Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporte (aT)

Abschnitt 61 – Grundsätze

(1) Wenn ein EVU einen außergewöhnlichen Transport im internationalen Verkehr über die Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl 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 Beförderungszusage (Bza), herausgegeben vom „Team außergewöhnliche Transporte“ (TaT) der DB Netz 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 Netz eine Beförderungsanordnung (Bef-Ano) für die Züge des Netzfahrplans oder eine Fahrplananordnung (Fplo) für die Züge des Gelegenheitsfahrplans **<u>und</u>** 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 Netz enthält:

- die Bza-Nr. der DB Netz 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 Netz (Fpl Karlsruhe) gerichteten speziellen zweisprachigen Vordruck vermerkte Zustimmung des COGC Alsace.

Abschnitt 62 – bleibt frei

Abschnitt 63 – Einstellungsgenehmigung für aT

Eine Anfrage kann nur gestellt werden, wenn sie während der Besetzungszeiten des Fpl-Büros in Karlsruhe (siehe Abschnitt 32.6) bearbeitet werden kann.

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

Kapitel VII. Rangieren

Abschnitt 71 – Grundsatz

In den Bahnhöfen Kehl und Strasbourg-Neudorf wird nach den Regeln des jeweiligen EIU rangiert.

Abschnitt 72 – Rangieren auf der Grenzstrecke

Wenn es wahrscheinlich ist, dass die Rangierfahrt die Schutzstrecke befährt, muss sichergestellt sein, dass es sich um keine Fahrt mit gehobenem Stromabnehmer handelt.

CHAPITRE I : Généralités

Article 11 – Documents abrogés ou remplacés

Sur le réseau DB Netz, ce document remplace la consigne commune traitant des particularités d'exploitation de la section frontière Strasbourg-Neudorf – Kehl du 25/03/2011.
Sur le réseau SNCF Réseau, ce document abroge le document AL-CE-SE 00 A-01 n°011 du 04-03-2015.

Article 12 – Objet et principe général

Ce document, établi d'entente entre DB Netz et SNCF Réseau, définit les dispositions applicables pour les EF sur la section frontière entre Strasbourg-Neudorf et Kehl.

En situation nominale ou dégradée, la réglementation de chaque GI est applicable sur son réseau sauf particularités reprises dans ce document.

Les EF doivent, pour circuler sur la section frontière, respecter les règles générales d'accès aux réseaux ferrés de DB Netz et de SNCF Réseau. Les engins moteurs/rames doivent disposer des systèmes bord correspondant aux installations sol mises en place sur la section frontière.

Le schéma de ligne de la section frontière Strasbourg-Neudorf – Kehl figure à l'annexe 1.

Article 13 – Langue à employer

Les langues opérationnelles sur la section frontière sont :

- avec l'AC de Strasbourg-Neudorf indifféremment le français ou l'allemand,
- avec l'AC de Kehl exclusivement l'allemand.

Chapitre II : Principes d'exploitation et installations de la section frontière Strasbourg Neudorf - Kehl

Article 21 – Régime d'exploitation et service de la circulation

1. La frontière étatique est située au km 7,737 dans le référentiel SNCF Réseau et au km 13,900 dans le référentiel DB Netz.

2. La section frontière Strasbourg-Neudorf - Kehl est une ligne à double voie, la circulation s'effectue en principe à droite :

- voie 1 : voie Strasbourg-Neudorf – Kehl,
- voie 2 : voie Kehl – Strasbourg-Neudorf.

Les trains circulant dans le sens Strasbourg-Neudorf – Kehl, à destination des voies 21 à 24 en gare de Kehl, empruntent la voie de gauche (voie 2).

3. Le service de la circulation est assuré :

- en gare de Strasbourg-Neudorf par un AC se trouvant au poste 1 de Strasbourg-Neudorf
- en gare de Kehl par un AC (Kehl ou Appenweier) se trouvant à la BZ Karlsruhe.

4. La section frontière est ouverte en permanence.

Article 22 – Commutation des systèmes de sécurité

1. Pour les trains non équipés de ETCS, la section frontière dispose d'un système de basculage PZB / KVB (Punktförmige Zugbeeinflussung / Contrôle de Vitesse par Balise) réalisé en 2 points de commutation dont la localisation figure à l'annexe 2

2. Pour les trains équipés de l'ETCS la commutation des systèmes se fait automatiquement au passage des Eurobalises. La localisation de ces balises figure à l'annexe 2.

Article 23 – Installations de télécommunication

1. La section frontière Kehl – Strasbourg-Neudorf est équipée de la liaison GSM-R.
La commutation du GSM-R (F) vers le GSM-R (D) (direction Strasbourg-Neudorf – Kehl) et la commutation du GSM-R (D) vers le GSM-R (F), canal 4, (direction Kehl – Strasbourg-Neudorf) s'effectuent sur le territoire français au km 7,575.
Le point de commutation est repéré, sur le terrain, par l'implantation de pancartes.

2. Côté SNCF Réseau, des téléphones d'alarme sont espacés régulièrement le long des voies et permettent d'appeler directement l'agent chargé de couper le courant de traction en cas d'urgence (Central Sous Stations de Pagny-sur-Moselle).

3. Côté SNCF Réseau, tous les signaux Carrés sont équipés à proximité immédiate, d'un téléphone aboutissant à l'AC de Strasbourg-Neudorf.

Article 24 – Délimitation de la section frontière et circulation en sens inverse du sens normal

1. La section frontière est délimitée par les signaux N101, N103, N104 et N121 à N124 de la gare de Kehl et les signaux carré C 50 et C52 de la gare de Strasbourg-Neudorf.

2. Les circulations en sens inverse du sens normal s'effectuent selon les règles propres à chaque GI.
Sur voie 1 (Strasbourg-Neudorf – Kehl), au départ de Kehl, elle implique la présentation du signal Zs 6.

Article 25 – Installations de traction électrique

1. La section frontière est exploitée en traction électrique par caténaires.

2. Les caténaires DB Netz sont alimentées en courant alternatif 15000 volts 16,7 Hertz et commandées par la Zentralschaltstelle (Zes) de Karlsruhe.
Les caténaires SNCF sont alimentées en courant alternatif 25000 volts 50 Hertz et commandées par le Central Sous Stations (CSS) de Pagny-sur-Moselle.

3. La section de séparation commune pour le changement de système d'alimentation s'étend du km 6,990 au km 7,255. Elle est repérée par des signaux français, sauf les signaux d'annonce « Baissez Panto », dans le sens Kehl Strasbourg-Neudorf installés en gare de Kehl au km 13,755, qui sont de type DB Netz.
Pour les trains réversibles ou comportant plusieurs pantographes des signaux REV sont installés au km 6,590 (sens Kehl – Strasbourg-Neudorf) et au km 7,644 (sens Strasbourg-Neudorf -Kehl). Le franchissement d'un signal REV (REV = Réversible) donne l'assurance au conducteur que le dernier pantographe de son train a bien dégagé la section de séparation commune et qu'il est autorisé à rétablir le courant de traction.

4. La séparation des deux systèmes d'alimentation est réalisée, sur le territoire français, entre les km 6,990 et km 7,180, par :
- une section neutre,
- une section reliée au rail,
- une section neutre.

5. La circulation des trains sous caténaire consignée de la section frontière est seulement autorisée pour les trains ne comportant aucun véhicule avec pantographe levé.

Article 26 – Modification de la signalisation permanente

Les modifications de la signalisation sont portées à la connaissance des entreprises ferroviaires (EF) :
- par SNCF Réseau au moyen de « ARTIC » (« FLASH » jusqu'à la mise en service de « ARTIC »),
- par DB Netz au moyen de la « La » (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten).

Article 27 – Installations de limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires

27.1 Limitations temporaires de vitesse

Il faut distinguer les limitations temporaires de vitesse (LTV) prévues et celles qui sont inopinées.

a) LTV prévues

Les EF sont informées, pour les deux sens de circulation, de la limitation temporaire de vitesse sur la section frontière :
- par SNCF Réseau au moyen de « ARTIC »,
- et par DB Netz au moyen de la « La ».

b) LTV inopinées :

La limitation de vitesse se situe sur le territoire allemand :

Les AC de Kehl et de Strasbourg Neudorf avisent les conducteurs des trains par un ordre bilingue n°12 (voir annexe 3a).

Lorsque la rectification de la « La » est applicable, il n'est plus nécessaire d'aviser les conducteurs par un ordre n°12.

La limitation de vitesse se situe sur le territoire français :

Les AC de Kehl et de Strasbourg-Neudorf avisent les conducteurs par un ordre bilingue n°12 jusqu'à l'installation d'un feu blanc à éclat.

Les zones de limitation de vitesse situées en territoire allemand sont repérées par des signaux allemands, même si ces derniers sont implantés en territoire français.

Les zones de limitation de vitesse situées en territoire français sont repérées par des signaux français même si ces derniers sont implantés en territoire allemand.

Les zones de limitation de vitesse situées en achevalement sur le territoire allemand et français sont repérées, côté allemand, par des signaux allemands et, côté français, par des signaux français.

27.2 Autres modifications temporaires

Les prescriptions de l'art. 27.1 sont à appliquer dans les mêmes conditions en cas d'autres modifications temporaires.

Article 28 – Installations d'un GI sur le territoire étranger

Les installations suivantes de DB Netz se trouvent sur territoire français :

- les signaux d'entrée F100 et FF100 avec 2000/1000 Hz Balise PZB et compteurs d'essieux au km 7,702,
- les balises PZB 500 Hz implantées au km 7,451,
- rappel des signaux d'entrée VWf100 et VWff100 avec le signal Lf 6 au km 7,402,
- les balises 2000 Hz de contrôle de vitesse au km 7,302 voie 1 et voie 2,
- les balises 2000 Hz de contrôle de vitesse au km 6,990 (voie 1) et km 7,010 (voie 2).

Concernant ces installations les dispositions de DB Netz doivent être appliquées.

CHAPITRE III : Gestion de la capacité

Article 31 – 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 Netz AG et le « Document de Référence Réseau » (DRR) de SNCF Réseau.

Toute demande de sillon international empruntant la section frontière doit être formulée pour la totalité du parcours du sillon.

Les trains de sens Allemagne - France reçoivent en principe des numéros pairs
Les trains de sens France - Allemagne reçoivent en principe des numéros impairs.

Sur la section frontière, les circulations se font en application des documents horaires français.

Article 32 – Demande de sillon

Concernant les demandes de sillon, l'élaboration du service horaire et l'attribution des sillons, les dispositions en vigueur figurent respectivement au SNB, conditions pour l'utilisation du réseau ferroviaire, de DB Netz AG et au DRR de SNCF Réseau.
Ces données sont publiées sur Internet.

Article 33 – Modification et suppression de sillons

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 Planification Programmation de l'Infrapôle Rhénan se concertent pour définir avec l'EF (ou les EF) concernée(s) la solution permettant l'acheminement des trains.

CHAPITRE IV : prescriptions relatives aux trains

Article 41 – Prescriptions à appliquer concernant la longueur et le freinage des trains

La longueur maximale des trains sur la section frontière est 740 m.

Les prescriptions du réseau français concernant le freinage des trains sont à appliquer sur la section frontière jusqu'à la gare de Kehl incluse.

Article 42 – Signalisation d'arrière des trains

Entre Strasbourg Neudorf et Kehl (et inversement) de jour comme de nuit, la signalisation d'arrière suivante doit être utilisée :

- soit deux feux rouges,
- soit deux lanternes de queue.

La mise en place de la signalisation d'arrière relève de la responsabilité de l'EF titulaire du train.

Article 43 – Suppression de trains

En cas de suppression de train sur la section frontière, les EF doivent donner cette information, dès que possible, au COGC Alsace et à la BZ Karlsruhe.

CHAPITRE V : Circulation des trains

Article 51 – Ordres écrits. Bulletins

Sur la section frontière, les ordres écrits et les bulletins de franchissement peuvent être émis à l'aide d'imprimés bilingues :

- ordre DB (Befehl) voir annexe 3a,
- ordres SNCF voir annexe 3b.

Article 52 – Incidents - Situations dangereuses

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 aux AC de Strasbourg Neudorf ou de Kehl. L'alerte est formulée sous la forme suivante :
„Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!"
(« *Danger ! Arrêt des circulations !* »)

3. Les AC de Strasbourg Neudorf et de Kehl, ainsi que les régulateurs de la BZ de Karlsruhe et du COGC Alsace doivent transmettre l'ordre d'arrêt des trains par tous les moyens à leurs dispositions, que la circulation se trouve sur le territoire français ou allemand.
Le message d'urgence à transmettre est le suivant :
„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 Alsace / Disponent Karlsruhe) !"
(« *Danger ! Arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Kehl et Strasbourg Neudorf !*
Je répète : Danger ! Arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Kehl et Strasbourg Neudorf ! Ici AC de Kehl / Strasbourg Neudorf / COGC Alsace / Disponent Karlsruhe. »).

Article 53 – Secours et incident nécessitant le retour à la gare en arrière d'un train par ses propres moyens

1. Principes

1.1 Le conducteur demande le secours soit par téléphone, soit par radio, soit par exprès ou par tout autre moyen disponible. Le conducteur ne doit dès lors pas se remettre en marche ni se laisser pousser sans l'autorisation de l'AC de Kehl ou de l'AC de Strasbourg-Neudorf.

1.2 Les AC et les conducteurs s'informent et s'entendent, en accord avec les régulateurs de la BZ de Karlsruhe et du COGC Alsace, sur les conditions du secours et les mesures à prendre, que le secours soit sur le territoire français ou allemand.

1.3 Le secours, lorsqu'il est nécessaire, peut être porté :

- soit par le premier train utile circulant dans le même sens que le train en détresse sur la section frontière,
- soit par un engin moteur seul,
- soit un train de secours spécialement équipé.

Ces circulations sont désignées, ci-après, par le vocable allemand « **Sperrfahrt** » (circulation à voie fermée).

2. Retour à la gare en arrière d'un train (en détresse ou non) par ses propres moyens

Le retour à la gare en arrière est subordonné à l'autorisation de l'AC de la gare en arrière.
L'AC de la gare en arrière autorise le mouvement de retour en transmettant au conducteur l'ordre bilingue n°14 (annexe 3a), complété par le texte suivant en allemand ou en français :
„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. »
L'entrée dans la gare en arrière est effectuée selon les règles propres à chaque gestionnaire d'infrastructure.

3. Envoi d'un secours par l'arrière

La « Sperrfahrt » est expédiée à partir de la gare :

- de Kehl après remise au conducteur de l'ordre bilingue n°2, n° 12 (marche à vue) et n°14, point 3.1 ou 3.2 selon le cas, ou
- de Strasbourg-Neudorf après remise au conducteur d'un bulletin C block automatique bilingue et un ordre bilingue n°14 point 3.1 ou 3.2 selon le cas.

3.1 Retour à la gare en arrière de cette circulation de secours avec le train en détresse

Le retour à la gare en arrière est autorisé par l'AC de la gare en arrière en transmettant au conducteur l'ordre bilingue n°14, complété par le texte suivant en allemand ou en français :
„Fahren Sie mit dem liegengebliebenen Zug zurück bis zum Einfahrsignal … des Bahnhofs … und melden Sie sich anschließend beim Fdl".
« Revenez avec le train en détresse jusqu'au signal d'entrée … de la gare de … puis mettez-vous en relation avec l'AC ».

L'entrée dans la gare en arrière est effectuée selon les règles propres à chaque gestionnaire d'infrastructure.

3.2 Pousse du train en détresse

L'AC de la gare en arrière remet au conducteur l'ordre bilingue n°14, complété par la mention suivante en allemand ou en français :
„Schieben Sie den liegengebliebenen Zug bis in den Bahnhof …".
« Poussez le train en détresse jusqu'à la gare de ….. ».

L'entrée dans la gare en avant est effectuée selon les règles propres à chaque GI.

4. Envoi d'un secours par l'avant

La « Sperrfahrt » est expédiée à partir de la gare :

- de Kehl après remise au conducteur de l'ordre bilingue n°2, n° 12 (marche à vue) et n°14 complété par la mention :
  „*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 …. »
- de Strasbourg-Neudorf après remise au conducteur d'un bulletin C block automatique bilingue et un ordre bilingue n°14 complété par la mention suivante en allemand ou en français :
  „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 …. ».

L'entrée dans la gare en avant est effectuée selon les règles propres à chaque GI.

Article 54 – Dérangement relatif aux installations de sécurité ou de radio embarquées

Toute EF devant emprunter la section frontière avec une installation de sécurité ou de radio embarquée défaillante doit le signaler dès que possible au centre opérationnel du réseau sur lequel elle circule (COGC Alsace ou BZ de Karlsruhe).
Lorsque le dérangement provient des installations au sol de la section frontière, l'EF avise l'AC de Kehl ou de Strasbourg-Neudorf qui se concertent si nécessaire.

Article 55 – Réservé

Article 56 – Réservé

Article 57 – Ecarts par rapport au plan de transport

Les trains ne transportant pas de voyageurs peuvent circuler en avance sur leurs horaires, après concertation entre les AC de Kehl et Strasbourg-Neudorf avec l'autorisation par le Régulateur du COGC Alsace.

CHAPITRE VI : Transports exceptionnels

Article 61 – Principes

1. Lorsqu'une EF souhaite faire circuler un transport exceptionnel devant emprunter la section frontière Strasbourg Neudorf - Kehl, elle doit être en possession des documents suivants :

- un Avis de Transport Exceptionnel (ATE) délivré par le Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) de SNCF Réseau, qui règle les conditions de circulation sur la partie française du parcours jusqu'à ou à partir de la frontière étatique,
- une « Beförderungszusage » (Bza) délivrée par le Team aussergewöhnliche Transporte (TaT) de RB Südwest de DB Netz, 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 obtenu :

- d'une part, par DB Netz, 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 Réseau, une « Autorisation d'Incorporation d'un Transport Exceptionnel ».

2. La Bef-Ano/Fplo de DB Netz contient :

- le numéro de la Bza de DB Netz **et** le numéro de l'ATE de SNCF Réseau,
- 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 Réseau est donnée :

- dans le sens France – Allemagne, par une dépêche adressée au représentant de l'EF, éventuellement par l'intermédiaire du COGC amont,
- dans le sens Allemagne – France, par l'accord indiqué sur l'imprimé spécifique bilingue adressé à DB Netz (Fpl Karlsruhe) par le COGC Alsace.

Article 62 – Réservé

Article 63 – Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels

Une demande d'incorporation de transport exceptionnel ne peut être étudiée que si elle est présentée aux heures d'ouverture du bureau Fpl à Karlsruhe (voir article 32.6).

Dans le sens France – Allemagne : le TE ne doit être incorporé dans le train d'acheminement qu'après autorisation par dépêche donnée par le COGC Alsace.

Dans le sens Allemagne – France : aucune autorisation d'incorporation n'est transmise à l'EF. L'autorisation d'incorporation est transmise par le COGC Alsace à Fpl Karlsruhe sous la forme de l'accord indiqué sur l'imprimé spécifique bilingue.

CHAPITRE VII : Manœuvres

Article 71 – Principes

Les manœuvres en gare de Kehl et Strasbourg-Neudorf sont effectuées selon les règles propres à chaque GI.

Article 72 – Manœuvres sur la section frontière.

Lorsque la manœuvre risque d'atteindre la section de séparation, il doit être assuré qu'elle ne comporte aucun véhicule ayant le pantographe levé.

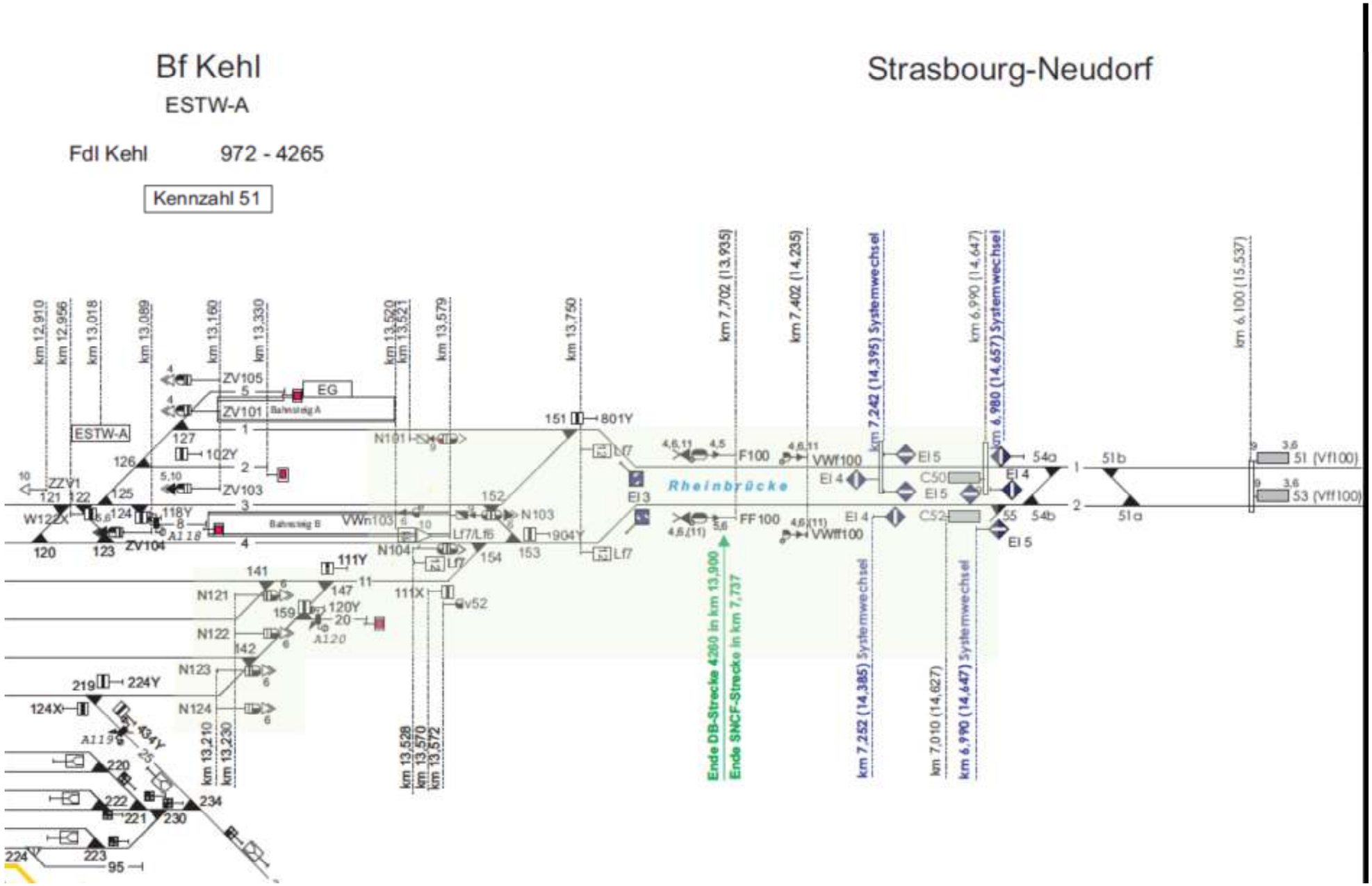
Anlage 1

Annexe 1

Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl

Schéma de la section frontière Strasbourg-Neudorf/Kehl

Voir art. 24 - Etendue de la section frontière
Zu Abschnitt 24 – Ausdehnung der Grenzstrecke



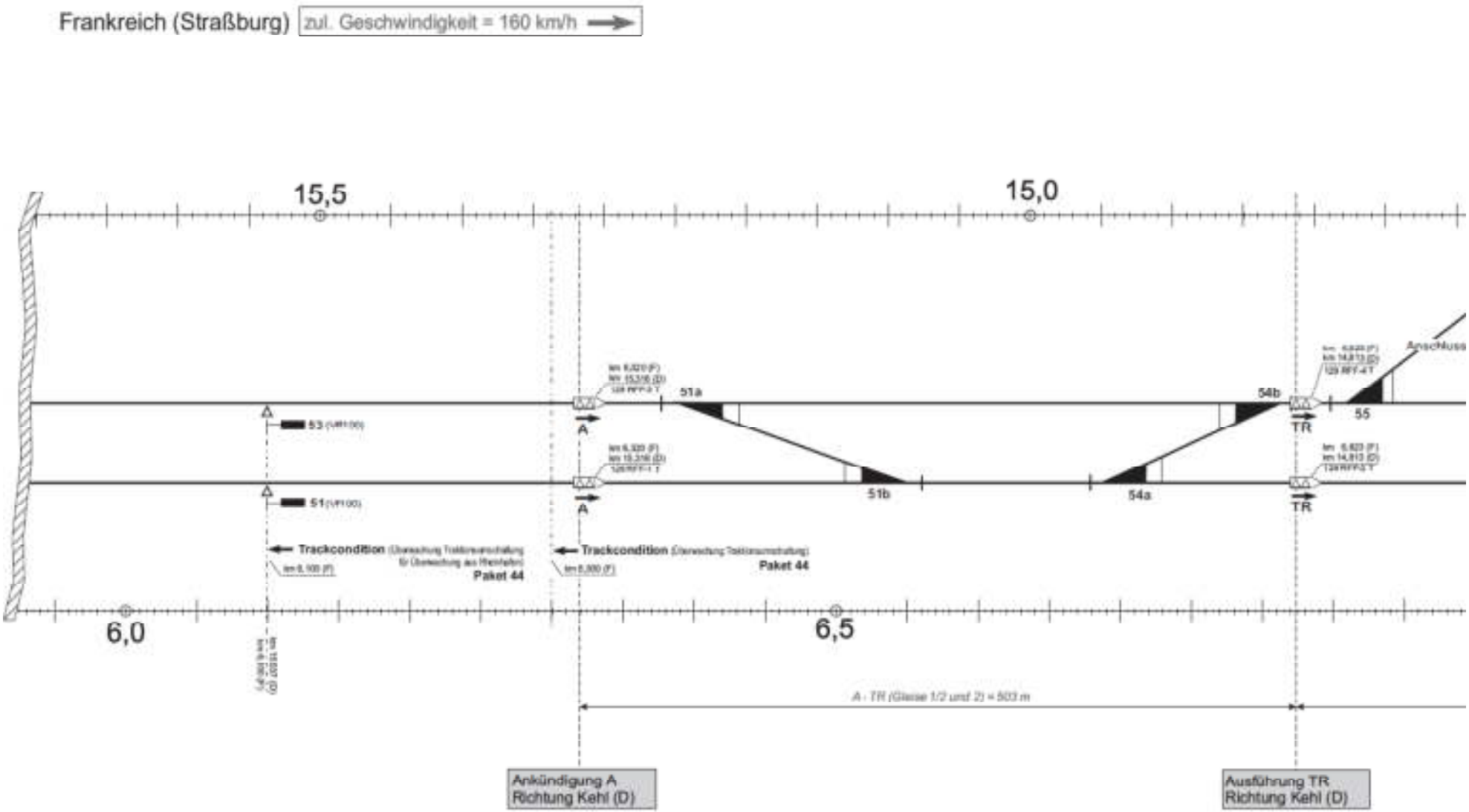
Anlage 2

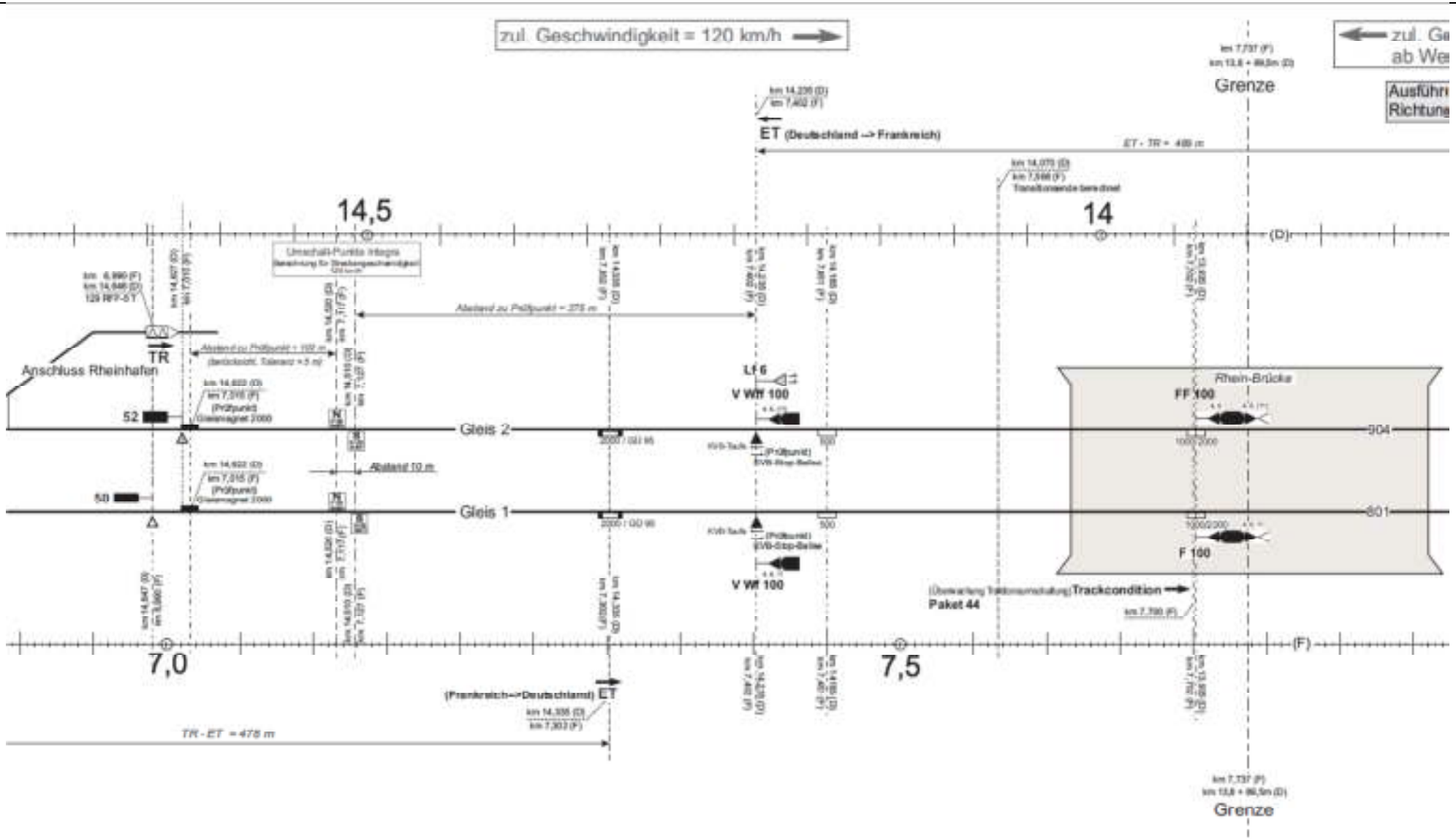
ANNEXE 2

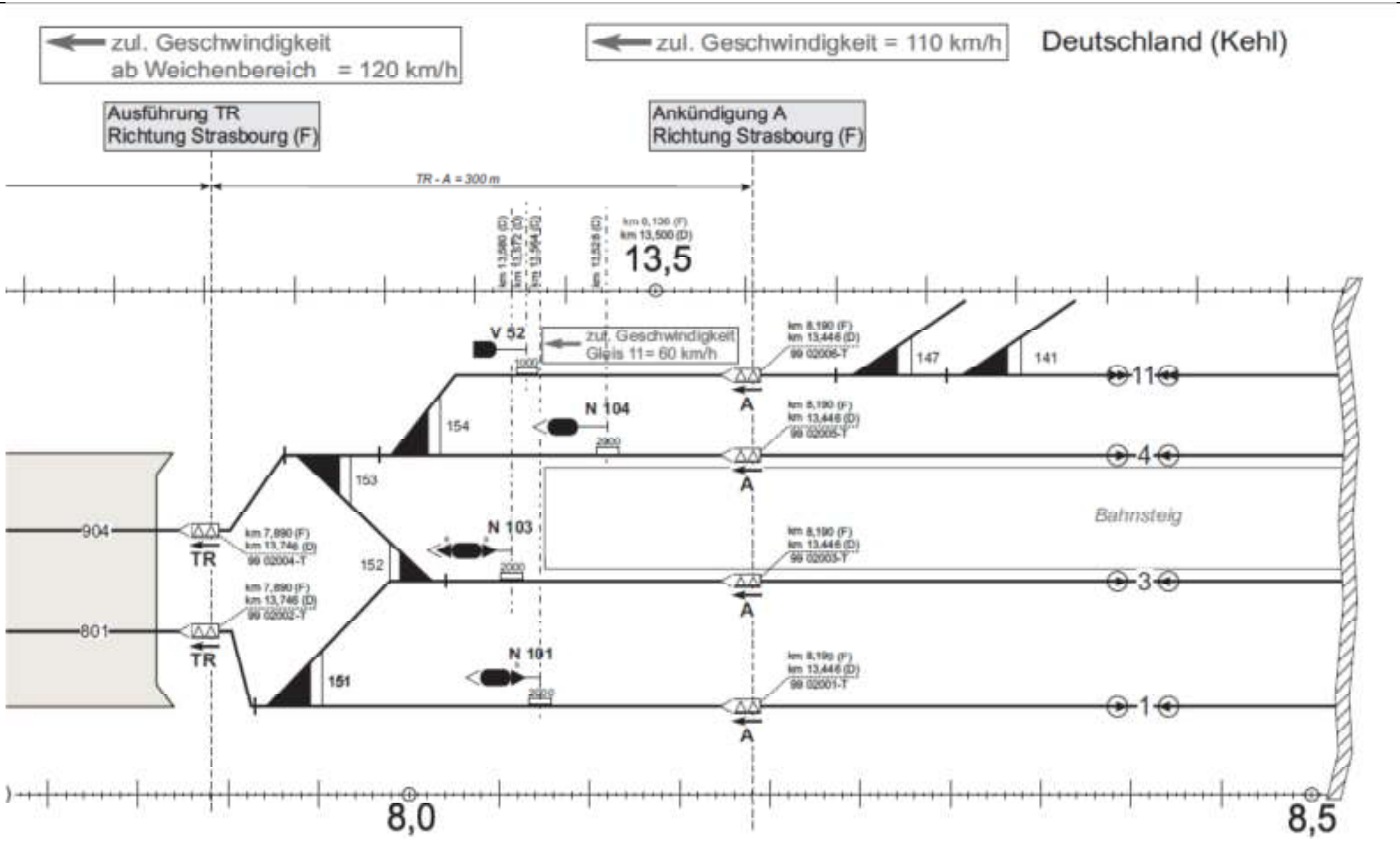
Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl mit Eurobalisen

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
15,5
15,0
6,0
6,5
51a
51b
54a
54b
55
53
51
A
TR
Anschluss
Trackcondition
Paket 44
Ankündigung A
Richtung Kehl (D)
Ausführung TR
Richtung Kehl (D)


zul. Geschwindigkeit = 120 km/h
Grenze
ET (Deutschland --> Frankreich)
14,5
14
(D)
Anschluss Rheinhafen
TR
52
50
Gleis 2
Gleis 1
Abstand 10 m
LF 6
V Wf 100
Rhein-Brücke
FF 100
F 100
904
801
Trackcondition
Paket 44
7,0
7,5
(F)
(Frankreich--> Deutschland) ET
TR - ET = 478 m
Grenze


zul. Geschwindigkeit
ab Weichenbereich = 120 km/h
zul. Geschwindigkeit = 110 km/h
Deutschland (Kehl)
Ausführung TR
Richtung Strasbourg (F)
Ankündigung A
Richtung Strasbourg (F)
TR - A = 300 m
13,5
V 52
zul. Geschwindigkeit
Gleis 11= 60 km/h
N 104
N 103
N 101
154
153
152
151
147
141
904
801
TR
A
11
4
3
1
Bahnsteig
8,0
8,5

Anlage 3a

ANNEXE 3 a

Befehl der DB (deutsch/französisch)

Ordre de la DB (Allemand/Français)

Vordruck ... von ... *Imprimé(s) ... / ...*

Befehle
Ordres
1 - 14

Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt Kl – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt .....
Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de poussé pour train / de la manœuvre

Standort: ..... (km / Signal / Weiche) in Rgl/Ggl/Gl (Gl-Nr.; Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)
Lieu ..... (km / signal / aiguille) voie (numéro, poste / entre le poste et le poste)

1 **Sie dürfen** – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren
Vous pouvez - entrer en gare / entrer dans le secteur circulation / circuler au-delà de la bif / jonction

1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

2 **Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in**
Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du

Signal usw. *signal etc.*	**Bezeichnung / km** *désignation / km*	**Bf** *gare*, **Bft** *secteur circulation*, **Abzw** *bif*, **Üst** *jonction*, **Bk** *poste de block*, **Dkst** *point de protection*

2.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

3 **Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.**
Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation

3.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

4 **Sie fahren auf dem Gegengleis von** ..... **bis** .....
Vous circulez en sens inverse du sens normalement utilisé de ..... *jusqu'à*

5 **Sie** – fahren / schieben nach – **von** .....
Vous - circulez / poussez – de

in Richtung ..... **bis** ..... **und kehren zurück.**
en direction de ..... *jusqu'à* ..... *et revenez à la gare en arrière.*

5.1 Hinfahrt auf Regelgleis. Rückfahrt auf Gegengleis
À l'aller : en sens normal. Au retour : en sens inverse du sens normalement utilisé.

5.2 Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis
À l'aller : en sens inverse du sens normalement utilisé. Au retour : en sens normal.

8 **Sie müssen** – zwischen Zmst ..... und Zmst .....
Vous devez vous arrêter entre le poste de ..... *et le poste de* .....

– im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... **halten vor BÜ in km** .....
– *en gare / secteur circulation / bif / jonction de* ..... *avant le PN au km* .....

/ km ..... / km ..... / km ..... / km ..... / km .....

Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.
Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.

10 **Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart** .....
Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS

10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.

11 **Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.**
Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée.
Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.

12 **Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:**
Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :

km/h *km/h*	**auf Sicht** *marche à vue*	**im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst** *En / entre gare / secteur circulation / bif / jonction*	**und Bf / Bft / Abzw / Üst** *et gare / secteur circulation / bif / jonction*	**in / von km / Sig** *du km / signal*	**bis km / Sig** *au km / signal*	**Grund Nr.** *motif n°*
	auf Sicht					
	auf Sicht					
	auf Sicht					

12.1 Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an .....
Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à

12.2 Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat.
Siffiez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.

12.3 Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an .....
Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à

12.4 PZB – am ..... sig ..... – in km ..... – ständig wirksam / unwirksam.
Balise PZB - du signal ..... *- au km* ..... *- constamment active / inactive.*

Vordruck ..... von ..... *Imprimé(s) ... / ...*

	12.6	*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. *Seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.*
	12.7	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1. *Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai*
	13	**Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen** ..... **und** ..... **entbunden.** *Vous êtes dispensé de marcher à vue entre* ..... *et* .....
	14	.....

Übermittlungscode (numéro de transmission): .....

..... (Ort - lieu) , ... (Datum - date) , ... (Uhr - heure) (Minuten - minutes)

..... (Fahrdienstleiter - agent circulation) , ... erteilen (Name, Triebfahrzeugführer) - reçu (nom, fonction)

bei fmdl. Übermittlung (en cas de transmission téléphonique) :

☐ ZF (RST) / ☐ andere (autre) .....

Grund Nr. *motif n°*	Anlass für Befehl 12 *motifs de l'ordre 12*	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 *ordre 12, colonne 1 ou 2*
Gleisbelegung, Zugfolge / *occupation de la voie, succession des trains*		
1	Gleis kann besetzt sein / *la voie peut être occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
2	Fahrzeuge im Gleis / *voie occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs / *Circulations engagées sur voie fermée*	auf Sicht / *marche à vue*
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / *réception sur voie en impasse*	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / *réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse particulièrement courte*	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg / *pas de distance de glissement*	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / *dérangement des communications entre postes d'annonce*	auf Sicht / *marche à vue*
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit / *période de fermeture à la circulation*	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren / *train de voyageurs circule exceptionnellement sur une voie réservée aux trains de fret*	40 km/h
Bahnübergänge, Spurrillen / *PN, gouttières des voies*		
10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert / *PN insuffisamment protégés*	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / *gouttières verglacées et enneigées*	30 km/h
Arbeiten, La / *travaux, LTV*		
20	Bauarbeiten - *Travaux*	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gleis / *portion de voie fermée impraticable*	auf Sicht / *marche à vue*
22	Zustand nach Bauarbeiten / *Constat de l'infrastructure après travaux*	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt / *personnel du chantier non avisé*	auf Sicht / *marche à vue*
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La / *réduction de la vitesse inférieure à celle reprise au « La »*	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis / *agents présents dans la voie fermée*	20 km/h und auf Sicht
Mängel an Bahnanlagen / *défauts aux installations*		
30	Mängel am Oberbau / *défaut de la voie*	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) *présomption d'avarie caténaire (également sur voie voisine)*	auf Sicht / *marche à vue*
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) *présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)*	auf Sicht / *marche à vue*
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel / *présomption de stalactite dans le tunnel*	auf Sicht / *marche à vue*
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört / *équipement PZB au sol en dérangement*	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen *aiguilles / signal en dérangement*	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert *aiguille immobilisée manuellement sans cadenassage.*	5 km/h
37	HOA / FBOA gestört - *DBC / Détecteur de frein(s) serré(s) en dérangement*	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich *Information des voyageurs à quai impossible*	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert *Voyageurs non informés du changement de quai.*	auf Sicht / *marche à vue*
Besonderheiten am Zug / *particularités au train*		
40	Engstelle für Lü-Sendungen / *gabarit réduit pour transports exceptionnels*	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen *Armement de la voie insuffisant pour véhicules à charge D*	*)
42	Spitzensignal unvollständig / *signalisation d'avant incomplète*	40 km/h
43	Windwarnung / *avis de vents forts*	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / *Vitesse limite autorisée variable*

DB-Befehl deutsch/französisch Variante 2, gültig ab 13.12.2015

Anlage 3 b

ANNEXE 3 b

Befehle C (zweisprachig) der SNCF

Bulletins C (bilingue) de la SNCF

Bulletin C SNCF

Befehl 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 :

.....

.....

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Autorisation n° / Genehmigung Nr. .....

Poste / Stellwerk : ..... *Date / Datum :* ..... *Heure / Uhrzeit :* .....
(nom du poste / Stellwerksname) *(jour/mois/année / Tag/Monat/Jahr)* *(heure/minutes / Std/Minuten)*

☐ délivré directement / ausgehändigt **Signature / Unterschrift:**

☐ transmis par radio / per Funk übermittelt

☐ transmis par téléphone / Telefonisch übermittelt

Bulletin C block automatique SNCF

Befehl C Selbstblock SNCF

CBA

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 Block Automatique

☐ **le guidon d'arrêt** .....
(numéro / Nummer)

- 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**.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

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

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsame Regelung haben:

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Pfalz
Bahnhofstraße 14
D-67434 Neustadt / Weinstraße

und

Société Nationale des Chemins de Fer Français
Etablissement Infrastructure Circulation Alsace
22, place de la gare
F - 67000 Strasbourg

2 Gemeinsame Regelung 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 Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Pfalz
Bahnhofplatz 14
D-67434 Neustadt / Weinstraße

GEMEINSAME VEREINBARUNG ÜBER DIE BESONDERHEITEN AUF DER GRENZSTRECKE

Lauterbourg - Wörth (Rhein)

ZWISCHEN SNCF UND DB NETZ AG

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

Lauterbourg - Wörth (Rhein)

ENTRE SNCF ET DB NETZ AG

Version 4 vom / du : 11.06.2017
Gültig ab / Applicable à partir du : 11.06.2017

Geschäftsführende Stellen
Services dirigeants responsables

DB Netz AG Regionalbereich Südwest Regionalnetz Pfalz Bahnhofplatz 14 D-67434 Neustadt / Weinstraße	(abgekürzt DB Netz) (abréviation DB Netz)

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

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

Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Eingearbeitet (Nz.)
02	Anpassung Organisations-änderung SNCF Anpassung Regelwerksänderungen DB Netz	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 Beging der Grenzstrecke Lauterbourg	11.06.2017	Schneider-Bellenger

Rectificatifs

N°		Date
02	Organisation SNCF modifiée ; prrcédure 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

DB Netz AG
Regionalnetz Pfalz
Bahnhofplatz 14
D-67434 Neustadt/Weinstraße

Neustadt, den:
gez. i. A. Guido Schneider-Bellenger

……....

gez. i. A. Jens Dilly

…….
gez. i. V. Alexe Ratzkowski

…….

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

Strasbourg, le :
Pascal Meyer, rédacteur

…….

Yannick Riehl, vérificateur

…….
Cyril Cuenot, approbateur

…….

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

Nathalie Daefler

…….
Didier Slovencik

…….

Inhaltsverzeichnis / SOMMAIRE

1 Allgemeines 1-8
1.1 Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung 1-8
1.2 Inhalt 1-8
1.3 Sprachregelung 1-8
1.4 Änderung von Regelungen 1-9
1.5 Ansprechpartner und bilaterale Treffen 1-9
2 Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Lauterbourg – Wörth (Rhein) 2-10
2.1 Festlegung der Grenzen der Grenzstrecke – Gültigkeit der GBV 2-10
2.2 Umschaltung der Zugsicherungssysteme 2-10
2.3 Kommunikationseinrichtungen 2-10
2.4 Sicherung der Fahrten auf der Grenzstrecke 2-11
2.5 Elektrischer Zugbetrieb 2-12
2.6 Änderung der ständigen Signalisierung 2-12
2.7 Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten 2-13
2.7.1 Langsamfahrstellen 2-13
2.7.2 Andere vorübergehende Besonderheiten 2-14
2.8 Änderung von technischen Einrichtungen 2-14
3 Trassenmanagement 3-15
3.1 Kapazitätseinschränkungen 3-15
3.2 Änderung und Streichung von Trassen 3-15
3.3 Aktualisierung und Austausch von technischen Dokumenten 3-15
4 Regelungen für die Züge 4-17
4.1 Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen, Traktion 4-17
4.2 Schlusssignale an Zügen 4-17
5 Fahrdienst auf den Betriebsstellen 5-18
5.1 Schriftliche Befehle 5-18
5.1.1 Übermittlungscode für Befehle nach Anlage 3 5-18
5.2 Gefährliche Ereignisse 5-18
5.3 Hilfeleistung 5-19
5.3.1 Grundsatz 5-19
5.3.2 Verkehren einer Sperrfahrt 5-19
5.3.2.1 Rückkehr einer Sperrfahrt 5-20
5.3.2.2 Zuführen der Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof 5-20
5.4 Zurückgelassener Zugteil auf der Strecke 5-21
5.5 Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft 5-21
5.6 Einfahrt in teilweise besetztes Gleis 5-21
5.7 Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz 5-21
5.8 Fahrdienstliche Meldungen 5-21
5.9 Durchführung der Zugmeldungen 5-22
5.9.1 Grundsatz 5-22
5.9.2 Anbieten und Annehmen 5-22
5.9.3 Ablehnen 5-22
5.9.4 Abweichende Abfahrtzeit 5-22
5.9.5 Zurücknahme 5-22
5.10 Abweichen vom Fahrplan 5-23
5.10.1 Melden der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrtszeit 5-23
5.11 Gleissperrungen auf der Grenzstrecke 5-23
5.11.1 Grundsätze 5-23
5.11.2 Umsetzung der Gleissperrung 5-24
5.11.3 Aufhebung der Gleissperrung 5-24
5.11.4 Bedienen der Ausweichanschlussstellen (Awanst): 5-25
5.11.5 Gleissperrung bei Hochwasser: 5-26
6 Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke 6-27
6.1 Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl 6-27
6.2 Störung der Sicherungstechnik auf der Grenzstrecke 6-27
6.2.1 Störungen und Arbeiten am Streckenblock sowie Unregelmäßigkeiten, die das Rückmelden erfordern 6-27
6.2.1.1 Einführen des Rückmeldens 6-28
6.2.1.2 Aufheben des Rückmeldens: 6-28

6.2.2 Störungen an Bahnübergängen der DB 6-29
6.2.3 Störungen am Bahnübergang PN 74 der SNCF in Lauterbourg 6-31
6.2.4 Haltstellung des Einfahrsignals nicht möglich 6-31
6.2.5 Störungen an den Signalen J, K, L oder H der SNCF 6-31
6.2.6 Störungen am GA 112 der SNCF 6-31
6.2.7 Störungen des Zugfunks „GSM-R (D)“ 6-32
6.2.8 Störung der DAAT (französische PZB) 6-32
6.2.9 Störung an Weichen im Bahnhof Lauterbourg 6-32
7 Außergewöhnliche Transporte (aT) 7-33
7.1 Grundsätze 7-33
7.2 Zweisprachiger Vordruck 7-34
7.3 Einstellungsgenehmigung für aT 7-34
7.4 Anbieten und Annehmen von aT 7-34
8 Rangieren 7-35
8.1 Grundsatz 7-35
8.2 Rangieren auf der Grenzstrecke zwischen den Signalen Ra 10 (DB) und Ga 112 (SNCF) 7-35
9 Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen und Arbeiten an diesen Anlagen 7-36
9.1 Grundsätze 7-36
9.2 Zuständigkeitsbereiche der technischen Fachdienste beider Infrastrukturbetreiber 7-38
9.2.1 Signaleinrichtungen 7-38
9.2.2 Fernmeldeeinrichtungen 7-38
9.3 Sperrfahrten bei Arbeiten 7-39
9.4 Bahnübergänge; Benachrichtigung von Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen 7-39
9.5 Arbeiten an Bahnübergängen 7-40
1 Généralités 7-41
1.1 Documents abrogés. Date d’application de la consigne commune 7-41
1.2 Objet et principes généraux 7-41
1.3 Langue à employer et communication de sécurité 7-41
1.4 Modifications aux textes réglementaires 7-42
1.5 Contacts et rencontres bilatéraux 7-42
2 Exploitation de la section frontière Lauterbourg - Wörth 7-43
2.1 Délimitation de la section frontière - Régime d’exploitation 7-43
2.2 Commutation des systèmes de sécurité 7-43
2.3 Installations de télécommunication 7-43
2.4 Sécurité des circulations sur la section frontière 7-44
2.5 Installations de traction électrique 7-45
2.6 Modification de la signalisation permanente 7-45
2.7 Installations de limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires 7-45
2.7.1 Limitations temporaires de vitesse 7-45
2.7.2 Autres modifications temporaires 7-46
2.8 Modifications des installations 7-46
3 Gestion de la capacité opérationnelle 7-47
3.1 Restriction de capacité 7-47
3.2 Non utilisation d’un sillon 7-47
3.3 Consistance et échange de documents techniques 7-47
4 Prescriptions relatives aux trains 7-48
4.1 Prescriptions à appliquer concernant la longueur, le freinage et la traction 7-48
4.2 La signalisation d’arrière des trains 7-48
5 Circulation des trains 7-49
5.1 Befehl. 7-49
5.1.1 Code de transmission du Befehl. 7-49
5.2 Incidents - Situations de danger 7-50
5.3 Secours 7-51
5.3.1 Principes 7-51
5.3.2 Envoi d’une « Sperrfahrt » 7-51
5.3.2.1 Secours par l’arrière 7-52
5.3.2.2 Secours par l’avant 7-52
5.4 Abandon d'une partie de train en pleine voie 7-53
5.5 Retour à la gare en arrière d’un train en détresse par ses propres moyens 7-53

5.6 Réception d'une circulation sur voie occupée 7-53
5.7 Dérangement des installations de sécurité embarquées 7-53
5.8 Modalités de communications entre les AC 7-53
5.9 Annonce des trains 7-54
5.9.1 Principes 7-54
5.9.2 Annonce d'un train avec acceptation 7-54
5.9.3 Annonce d'un train sans acceptation : 7-55
5.9.4 Heure réelle de départ différée 7-55
5.9.5 Annulation de l'annonce 7-55
5.10 Non-respect du plan de Transport 7-56
5.10.1 Annonce des retards de trains 7-56
5.11 Fermeture de voie sur la section frontière 7-57
5.11.1 Principes 7-57
5.11.2 Réalisation de la fermeture de voie. 7-58
5.11.3 Levée de la fermeture de voie 7-58
5.11.4 Desserte des ITE de pleine voie 7-59
5.11.5 Fermeture de voie en cas de crue du Rhin 7-60
6 Dérangement des installations techniques de la section frontière 7-61
6.1 Dérangement des moyens de communication entre les AC 7-61
6.2 Dérangement des installations de sécurité sur la section frontière 7-61
6.2.1 Dérangements ou travaux sur le block nécessitant la reddition de voie libre par téléphone 7-61
6.2.1.1 Procédure à appliquer jusqu'à reprise du service normal du block. 7-62
6.2.1.2 Reprise du service normal 7-62
6.2.2 Dérangement des PN DB 7-63
6.2.3 Particularités concernant le PN 74 de Lauterbourg 7-65
6.2.4 Raté de fermeture ou extinction à la fermeture du signal d'entrée 7-66
6.2.5 Dérangement des sémaphores J, K, L ou H 7-66
6.2.6 Dérangement du GA 112 7-66
6.2.7 Dérangement ou interruption de la liaison GSM-R (D) 7-66
6.2.8 Dérangement du DAAT 7-66
6.2.9 Dérangement d'aiguille à Lauterbourg 7-66
7 Transports exceptionnels (TE) 7-67
7.1 Principes 7-67
7.2 Imprimé spécifique bilingue (voir Annexe 5) 7-67
7.3 Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels 7-68
7.4 Offre et acceptation des transports exceptionnels 7-68
8 Manoeuvres 7-69
8.1 Principes 7-69
8.2 Manœuvres entre les signaux Ra 10 (DB) et GA112 (SNCF) 7-69
9 Entretien préventif et curatif des installations fixes – travaux sur les installations fixes 7-70
9.1 Principes 7-70
9.2 Périmètre de compétences des services technique de chaque GI 7-72
9.2.1 Installations de signalisation 7-72
9.2.2 Installations de télécommunication 7-72
9.3 Circulation à voie fermée 7-73
9.4 Passages à niveau - avis aux gardes de PN et aux mainteneurs de l'infrastructure 7-73
9.5 Travaux sur les PN DB 7-73
Anlage 1 / ANNEXE 1 7-74
Plan der Grenzstrecke Lauterbourg – Wörth (Rhein) / 7-74
Plan de la section frontière Lauterbourg - Wörth (Rhein) 7-74
Anlage 2 / ANNEXE 2 78
Modèle de carnet de fermeture de voie 78
Anlage 3 / ANNEXE 3 84
Befehl der DB (deutsch/französisch) 84
Befehl avec ordres DB (Allemand/Français) 84
Anlage 4a / ANNEXE 4 a 88
Tenue du registre d'annonce des trains de la gare de Lauterbourg en cas de dérangement de block 88

Anlage 4b / ANNEXE 4 b 93
Tenue du carnet de dérangement des installations de sécurité en cas de dérangement de block 93
Anlage 5 / ANNEXE 5 97
Zweisprachiger Vordruck für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten 97
Imprimé bilingue utilisé pour l'acheminement des transports exceptionnels 97
Anlage 6 / ANNEXE 6 101
Musterbefehle DB (deutsch/französisch) 101
Fac-similé ordre DB (Allemand/Français) 101

1 Allgemeines

1.1 Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die deutsche Ausgabe vom 08.10.2015
Sie tritt am 11.06.2017 in Kraft.

1.2 Inhalt

Die gemeinsame Regelung bestimmt die örtlichen Besonderheiten auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Lauterbourg und Wörth (Rhein);
Die grundsätzlichen Streckendaten finden sich:
für die DB: VzG-Streckennummer 3400, La-Strecke 213 a/b La-Bereich Mitte.
für die SNCF: RT 1025, Ligne 145000

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

Soweit in dieser gemeinsamen Regelung keine besonderen Regelungen getroffen sind, sind durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zugangsbedingungen der DB Netz 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.

Ein Lageplan der Grenzstrecke Lauterbourg – Wörth (Rhein) ist als Anlage 1 beigefügt.

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 Netz und SNCF müssen sicherstellen, dass in ihrer jeweiligen Leitstelle mindestens ein kompetenter Mitarbeiter zweisprachig ist.

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

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 Änderung von Regelungen

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

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

DB Netz AG	SNCF Réseau
Regionalbereich Südwest	Etablissement Infrastructure Circulation Alsace
Regionalnetz Pfalz	Pôle Sécurité
Bahnhofplatz 14	22, place de la gare
D-67434 Neustadt / Weinstraße	F-67000 Strasbourg

DB Netz und SNCF Reseau 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.

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

Die SNCF Réseau (EIC AL et Infrapôle Rhénan) und das Regionalnetz Pfalz in Neustadt / Weinstraße geben eine Liste mit allen Ansprechpartnern der SNCF und DB Netz für jedes Arbeitsgebiet heraus. Diese Liste enthält für jeden Ansprechpartner:

- Funktion
- E-Mail-Adresse
- Telefon- und ggf. Fax-Nr. (UIC und öffentliches Netz)

Die SNCF Réseau (EIC AL et Infrapôle Rhénan) und das Regionalnetz Pfalz in Neustadt / Weinstraße treffen sich mindestens einmal pro Jahr, um eventuelle Probleme bei der Umsetzung der Regelungen dieser Unterlage zu lösen. Dabei wird die in Punkt 1 genannte Liste überprüft und ggf. umgehend aktualisiert.

Die SNCF Réseau (EIC AL et Infrapôle Rhénan) und der Bezirksleiter Betrieb für Wörth treffen sich mindestens einmal pro Halbjahr um sich über betriebliche Themen, die die Grenzstrecke betreffen, auszutauschen.

Bei diesen Treffen muss mindestens einmal pro Jahr eine gemeinsame Kontrolle auf den Stellwerken der Grenzstrecke durchgeführt werden.

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

2.1 Festlegung der Grenzen der Grenzstrecke – Gültigkeit der GBV

(1) 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.
(2) Die Grenzstrecke erstreckt sich:
Richtung SNCF-DB von km 55,493 (SNCF) im Bahnhof Lauterbourg bis Signal E in km 50,810 (DB) im Bahnhof Wörth
Richtung DB-SNCF von Signal D in km 50,087 (DB) im Bahnhof Wörth bis km 55,493 (SNCF) im Bahnhof Lauterbourg.
(3) Die Grenzstrecke Lauterbourg – Wörth (Rhein) ist eingleisig.
(4) Die Bahnhöfe Lauterbourg und Wörth (Rhein) sind örtlich mit Fdl besetzt.
Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke müssen die beiden Fdl anwesend sein, außer bei besonderen Betriebsbedingungen (z.B. Bedienung der Awanst, Arbeiten).
(5) Die Grenzstrecke ist nicht durchgehend besetzt.

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

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 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 vorhanden:

- Streckenfernsprechleitung (Zugmeldeleitung) zwischen Wörth und Lauterbourg (Poste 1),
- bahneigene Fernsprechverbindung,
- Signalfernsprechverbindung zwischen dem Einfahrsignal E und dem Fdl in Wörth,
- Signalfernsprechverbindung zwischen dem Einfahrsignal N und dem Fdl in Lauterbourg (Poste 1),
- Digitaler Zugfunk GSM-R (D) (Zugfunk und allgemeine Sprachdienste):
  Fdl Wörth 76621002
  Fdl Wörth 2 76083002
  Lauterbourg Poste 1 76012602
- Öffentliche Telekommunikationsleitungen
  Fdl Wörth 1 0049 151 274 025 88
  Fdl Wörth 2 0049 151 274 025 89
  Lauterbourg Poste 1 00 33 (0)3 88 15 86 07 oder 00 33 (0)3 88 75 39 22

2.4 Sicherung der Fahrten auf der Grenzstrecke

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

- nicht selbsttätigem Streckenblock (Felderblock, Form C) für eingleisige Strecken
- 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. Storungen der DAAT : siehe Abschnitt 6.2.8.

Züge mit dem Ziel des Eisenbahnnetzes der DB müssen vor Abfahrt eine Erlaubnis des Fahrdienstleiters in Lauterbourg bekommen

(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**	**Auto-matik HET**	**Bahn**
51,735	1298 Maximiliansau I	Wirtschaftsweg	Fü 1H/60	X		DB
52,063	1300 Maximiliansau II	L 555	Fü 1 H/60	X		DB
52,491	1301 Maximiliansau III	Wirtschaftsweg	Fü 1H/60	X		DB
54,182	1305 Hagenbach I	Wirtschaftsweg	EBÜT 80 LzH/F-Fü		X	DB
54,278	1306 Hagenbach II	L 556	EBÜT 80 LzH/F-Fü		X	DB
55,015	1308 Hagenbach III	Wirtschaftsweg	RBÜT LzH-ÜS		X	DB
55,948	1310 Hagenbach IV	Wirtschaftsweg	N FA 60 (Anrufschranke)			DB
56,708	1311 Neuburg I	Wirtschaftsweg	RBÜT LzH-ÜS		X	DB
57,135	1312 Neuburg II	Ortsstraße	Lo 1/57	X		DB
57,774	1314 Neuburg III	Wirtschaftsweg	Lo 1/57	X		DB
58,377	1316 Neuburg IV	Wirtschaftsweg	Lo 1/57	X		DB
59,194	1318 Berg V	Wirtschaftsweg	EBÜT 80 Lz-ÜS		X	DB
59,404	1319 Berg VI	L 545	EBÜT 80 Lz-ÜS		X	DB
60,435	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
Lo = lokführerüberwacht mittels Überwachungssignal; Überwachung durch den Triebfahrzeugführer anhand der Signale Bü 0 und Bü 1
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, 1312, 1319 und 1322 sind zusätzlich mit Halbschranken ausgerüstet.
Vor jedem BÜ liegt ein Einschaltkontakt, der die Bahnübergangsanlage am BÜ einschaltet.

(3) Auf der freien Strecke zwischen Wörth und Lauterbourg liegen auf deutschem Gebiet folgende Ausweichanschlussstellen (Awanst):

- Km 53,0 Awanst Hagenbach I (Firma Willersinn),
- Km 54,0 Awanst Hagenbach II (Firma Silex-Normkies),
- Km 58,4 Awanst Hagenbach III (Firma Weisenburger).

2.5 Elektrischer Zugbetrieb

– bleibt frei -

2.6 Änderung der ständigen Signalisierung

DB Netz und SNCF Réseau informieren sich gegenseitig über Änderungen der ständigen Signalisierung auf der Grenzstrecke.

SNCF Réseau erhält diese Informationen von:

- für die deutsche Signalisierung von DB Netz durch die La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten) die spätestens am Mittwoch 3 Wochen vor Inkrafttreten vorliegen muss. Diese ist ggf. unter Beigabe eines Signallageplans zu übersenden an:

  SNCF Réseau
  Infrapôle Rhénan
  48, rue du chemin Haut
  67200 Strasbourg

DB Netz erhält diese Informationen durch die SNCF Réseau:

- für die französische Signalsierung durch eine ARTIC (Avis de Restriction Temporaire de l'Infrastructure pour les Conducteurs)[1] die spätestens am Dienstag drei Wochen vor Inkrafttreten vorliegen muss. Diese ist ggf. unter Beigabe eines Signallageplans zu übersenden an:

  DB Netz AG
  Regionalbereich Südwest
  Regionalnetz Pfalz
  Bahnhofplatz 14
  D-67434 Neustadt / Weinstrasse.
  Mail: Regionalnetze.Suedwest.RP@deutschebahn.com

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 Netz 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

Wenn auf der Strecke Lauterbourg – Wörth (Rhein) oder in den Einfahrgleisen des Bf Wörth (Rhein) Langsamfahrstellen eingerichtet werden müssen, ist dies den Stellen des jeweils anderen Infrastrukturbetreibers innerhalb der folgenden Fristen mitzuteilen:

DB Netz an SNCF Réseau
Spätestens am Mittwoch 3 Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

SNCF Réseau an DB Netz
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 (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten) über die geplanten Langsamfahrstellen auf der Grenzstrecke Lauterbourg – Wörth sowie den Einfahrgleisen des Bf Wörth auf deutschen Gebiet für beide Fahrtrichtungen unterrichtet.

(2) Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

a) Langsamfahrstellen, die unvorhergesehen eingerichtet werden müssen, sind

- auf deutschem Gebiet: von den technischen Stellen DB Netz der zuständigen Abteilung und dem Fdl Wörth umgehend mitzuteilen; der Fdl Wörth verständigt den Fdl Lauterbourg und die BZ Karlsruhe
- auf französischem Gebiet: von den technischen Stellen der SNCF Réseau dem Fdl Lauterbourg umgehend mitzuteilen; der Fdl Lauterbourg verständigt den Fdl Wörth und den COGC Alsace.

Bei Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist analog zu verfahren.

b) Bei diesen Geschwindigkeitsbeschränkungen, über die die EVU noch nicht durch die La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten) unterrichtet sind, müssen folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet
Fdl Wörth und Lauterbourg verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl Nr. 12
(siehe Anlage 6.1).). Der Fdl Wörth teilt dem Fdl Lauterbourg den Grund mit.
Die Fahrdienstleiter beider Seiten teilen sich diese zeitliche Geschwindigkeitsbeschränkung per festen Wortlaut gegenseitig mit.

„ Befehl n°12 erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ... mit … km/h „.
(« Remettez l'ordre écrit n° 12 pour la limitation de vitesse de … km/h entre km ... et km… »).

Diese Regelung gilt bis zur Inkraftsetzung der jew. La durch Signalisierung und Ablauf der 48 h Frist.

Sind die Befehle nicht mehr erforderlich, verständigt der Fdl Wörth den Fdl Lauterbourg mit folgendem Wortlaut:

„Befehl Nr. 12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km … bis km …"
Pouvez cesser de remettre l´ordre écrit n ° 12 pour la limitation de vitesse entre km .... et km ... »

Langsamfahrstelle befindet sich auf französischem Gebiet

Fdl Wörth und Lauterbourg verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl Nr. 12, bis das weiße Blitzlicht aufgestellt ist. Fester Wortlaut wie vor.

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

„Befehl Nr. 12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km … bis km …“

Pouvez cesser de remettre l´ordre écrit n ° 12 pour la limitation de vitesse entre km .... et km ... »

c) 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.

2.7.2 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

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

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Pfalz
Bahnhofplatz 14
D- 67434 Neustadt / Weinstraße.

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

3 Trassenmanagement

3.1 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.

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.

Wenn Trassen aus betrieblichen Gründen oder zum Zweck von Arbeiten an der Infrastruktur auf der Grenzstrecke geändert oder gestrichen werden sollen, stimmen sich DB Netz RB Südwest Arbeitsgebiet (Ag) Gelegenheitsfahrplan bzw. die Betriebszentrale und COGC AL ab um mit dem oder den betroffenen EVU eine Lösung zu finden, die die Durchführung der Zugfahrten unter den bestmöglichen Umständen erlaubt.

Wenn geplante Trassen nicht in Anspruch genommen werden sollen, informieren die Fahrdienstleiter jeweils COGC AL bzw. die Betriebszentrale.

Die COGC AL und die Betriebszentrale informieren sich zu ausgefallenen Zügen so früh wie möglich.

Der COGC AL unterrichtet den Fdl Lauterbourg über die Änderung oder Streichung von Trassen.

DB Netz RB Südwest Ag Gelegenheitsfahrplan bzw. die Betriebszentrale unterrichtet den Fdl Wörth über die Änderung oder Streichung von Trassen der Züge auf der Grenzstrecke,

Die Fdl Wörth und Lauterbourg informieren sich gegenseitig so früh wie möglich über die Änderung oder Streichung von Trassen. Diese Meldung hat als fester Wortlaut zu erfolgen, da der Fdl Lauterbourg dies in Form einer dépêche schriftlich nachweisen muss. Wortlaut:

"Zug (Nummer) … fällt aus"

(« Train n° … supprimé »

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 Netz Regionalbereich Südwest ist für die Erarbeitung der Fahrplanunterlagen für die Grenzstrecke zuständig.
Die EIC Alsace sendet zu diesem Zweck die dafür notwendigen Unterlagen (RT = Renseignements Techniques) insbesondere bei Änderungen der zulässigen Geschwindigkeiten auf dem französischen Abschnitt der Grenzstrecke an folgende Adresse:

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetze – Anlagenmanagement
Schwarzwaldstraße 82
D-76137 Karlsruhe

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

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 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 kommende Reisezüge auf der Grenzstrecke ab/bis Lauterbourg nach den deutschen Regelungen bezüglich der Zugbildung und der Bremsen verkehren.

Sind bei Reisezügen in Ausnahmefällen nicht alle Achsen gebremst oder bei Güterzügen die erforderlichen Mindestbremshundertstel nicht erreicht, ist die Weisung der BZ Karlsruhe einzuholen.

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

4.2 Schlusssignale an Zügen

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

- zwei rote Lichter

oder

- zwei Schlusslaternen

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

Verantwortlich für die Zugschlusssignale ist das jeweilige EVU.

5 Fahrdienst auf den Betriebsstellen

5.1 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.

Bei Zügen, die mit französischen Triebfahrzeugführern besetzt sind, dürfen schriftliche Befehle im Bahnhof Wörth dem Zugpersonal nur durch Aushändigung übermittelt werden.

5.1.1 Übermittlungscode für Befehle nach Anlage 3

Der Fahrdienstleiter Wörth, der den Inhalt eines Befehls bestimmt, muss jeden Befehl mit einem Übermittlungscode seiner Betriebsstelle kennzeichnen. Der Übermittlungscode setzt sich zusammen aus der im Betriebsstellenbuch genannten Abkürzung (RWRT02-xxx) und einer laufenden dreistelligen Nummer (z.B. RWRT02-023). Wenn der Fahrdienstleiter Lauterbourg Befehle im Auftrag des Fahrdienstleiters Wörth in eigener Zuständigkeit für mehrere Züge ausfertigt oder wenn er Befehle mit gleichen Inhalt an mehrere Züge übermittelt bleibt der Übermittlungscode gleich. Er muss dem Triebfahrzeugführer den Übermittlungscode im Befehl mitteilen.

Der Fdl Lauterbourg erhält den Übermittlungscode für auszustellende Befehle beim Fdl Wörth, aus dessen Nummernfolge. Auch auf der Grenzbetriebsstrecke darf kein Befehl ohne Übermittlungscode ausgegeben werden.

5.2 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 Wörth (Rhein) oder Lauterbourg zu melden.
Die Meldung ist einzuleiten mit den Worten:

„Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!“.

(3) Die Fdl Wörth (Rhein) und Lauterbourg müssen 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:

„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Wörth (Rhein) und Lauterbourg sofort anhalten! *Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfe Wörth (Rhein) und Lauterbourg sofort anhalten! Hier Fahrdienstleiter Lauterbourg / Wörth (Rhein) «*

Bei Ausfall des Zugfunks versuchen die Fdl, die Züge mit anderen Mitteln anzuhalten.

(4) Der Fdl Wörth (Rhein) verständigt die Notfallleitstelle in Karlsruhe
Der Fdl Lauterbourg verständigt das COGC Alsace.

(5) Die Fdl Wörth (Rhein) und Lauterbourg vereinbaren die erforderlichen Maßnahmen sowie den erforderlichen Befehl, auch für Situationen, die nicht in dieser Regelung ausgeführt sind (der deutsche Fdl gibt dabei die Art des Befehls vor) und verständigen ihre vorgesetzten Organisationseinheiten entsprechend den Vorschriften des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.

(6) Wenn es erforderlich ist, wird eine gemeinsame Untersuchung der beiden Infrastrukturbetreiber durchgeführt.

(7) 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.

(8) 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.

5.3 Hilfeleistung

5.3.1 Grundsatz

Hilfe wird vom Tf über Fernsprecher, 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.

5.3.2 Verkehren einer Sperrfahrt

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

“ Sperrfahrt (Nummer) wird vom rückgelegenen Bahnhof ... abgelassen“

Die Sperrfahrt erhält einen zweisprachigen Befehl 12 zum Fahren auf Sicht und 14 gemäß nachfolgenden Punkten 5.1. oder 5.2.

Vervollständigen Sie den Befehl durch folgenden Eintrag unter Punkt 14:

„Fahren Sie bis km… zum havarierten Zug.
Holen Sie vor des Rückfaht / Weiterfahrt die Zustimmung beim Fdl ein”.

5.3.2.1 Rückkehr einer Sperrfahrt

1. **Rückkehr der Sperrfahrt mit dem liegengebliebenen Zug in den rückgelegenen Bahnhof**

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 14 erteilt mit folgendem Wortlaut:

„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 Wortlaut:

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

2. **Schieben des liegengebliebenen Zuges**

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erteilt zweisprachigen Befehl 14 mit folgendem Wortlaut:

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

Die Einfahrt in den vorausgelegenen Bahnhof erfolgt nach den Regelungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.
Nach Ankunft der Sperrfahrt mit dem liegengebliebenen Zug verständigt der Fdl den Fdl des rückgelegenen Bahnhofs mit dem Wortlaut:

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

5.3.2.2 Zuführen der Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof

Der Fdl des vorausgelegenen Bahnhofs erteilt der Sperrfahrt einen zweisprachigen Befehl 12 zum Fahren auf Sicht und 14 mit folgendem Wortlaut:

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

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

„Sperrfahrt (Nummer) wird vom Bahnhof ... abgelassen“

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

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

„Sperrfahrt (Nummer) mit liegengebliebenem Zug (Nummer) ist vollständig im Bahnhof angekommen.“

5.4 Zurückgelassener Zugteil auf der Strecke

Muss ein Zugteil auf freier Strecke zurückgelassen werden, darf nach der Ankunft des ersten Zugteils nicht zurückgemeldet oder zurückgeblockt werden. Der Nachbarfahrdienstleiter ist zu verständigen. Die Rückblockung / Rückmeldung darf erst erfolgen, wenn alle Zugteile die Strecke geräumt haben.

5.5 Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft

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 14 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:

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

5.6 Einfahrt in teilweise besetztes Gleis

Bei der Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis im Bahnhof Lauterbourg ist ein Befehl 12 Grund Nr 5 mit Geschwindigkeitsbeschränkung von 20 km/h erforderlich.
Die Befehlsübermittlung stellt der Fdl Lauterbourg vor freigabe der Einfahrt sicher.

5.7 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.

5.8 Fahrdienstliche Meldungen

(1) Die fahrdienstlichen Meldungen sind fernmündlich auf der Streckenfernsprechleitung (Zugmeldeleitung) zu geben. Bei Störungen der Zugmeldeleitung erfolgen sie über andere Telekommunikationswege.

(2) Die Fdl melden sich mit:

„Fahrdienstleiter Wörth (Name)" bzw.
„Fahrdienstleiter Lauterbourg (Name)"

(3) Meldungen mit festem Wortlaut sind wörtlich zu wiederholen. Meldungen ohne festen Wortlaut sind mit allen wesentlichen Angaben zu wiederholen.

(4) Die weiteren Regelungen zu Meldungen richten sich nach Punkt 1.3, dieser Unterlage.

5.9 Durchführung der Zugmeldungen

5.9.1 Grundsatz

Die Zugmeldungen werden zwischen dem Fdl Lauterbourg und dem Fdl Wörth gegeben.

5.9.2 Anbieten und Annehmen

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
- nach Eingang der Rückblockung bzw. Rückmeldung des letzten vorausgefahrenen Zuges,
- nach Ankunft und Rückblockung bzw. Rückmeldung des letzten aus der Gegenrichtung angekommenen Zuges.

Jeder Zugmeldung geht eine Meldung der Fdl voraus, mit den Worten:

„Hier Fahrdienstleiter … (Name der Betriebsstelle)“

Angeboten wird der Zug mit dem Wortlaut:

„Hier Fahrdienstleiter … (Name der Betriebsstelle) Zugmeldung: wird Zug (Nummer) … angenommen?“

Angenommen wird der Zug mit dem Wortlaut:

„Zug (Nummer) … ja“

Nur die Annahme des Zuges ist zu wiederholen.

5.9.3 Ablehnen

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)… ja“.*

Züge mit außergewöhnlichen Transporten sind gemäß den Regelungen in Kapitel 7 anzubieten und anzunehmen.

Nach der Annahme sind die Züge grundsätzlich unmittelbar danach mit folgendem Wortlaut abzumelden:

„Zug (Nummer)… ab (Minute)"

Die Abmeldung ist zu wiederholen.

5.9.4 Abweichende Abfahrtzeit

Weicht die tatsächliche Abfahrzeit um zwei Minuten oder mehr von der gemeldeten Zeit ab, ist die Zugmeldung möglichst frühzeitig zu berichtigen. Die Abmeldung ist dann mit dem Wortlaut:

Berichtigte Zugmeldung, Zug … (Nummer) in … (Name der Zugmeldestelle) ab … (Minute der Ab oder - oder Durchfahrtszeig“

Die Abmeldung ist zu wiederholen.

5.9.5 Zurücknahme

Kann ein bereits abgemeldeter Zug nicht abfahren, ist die Abmeldung für diesen Zug wie folgt zurückzunehmen:

"Berichtigte Zugmeldung: Abmeldung für Zug (Nummer) wird zurückgenommen“.

Die Zurücknahme der Abmeldung ist zu wiederholen.

5.10 Abweichen vom Fahrplan

Die Reihenfolge der Züge kann ggf. geändert werden, wenn dies zwischen den Fdl Wörth und Lauterbourg vereinbart wird. Die beteiligten Mitarbeiter und die BZ Karlsruhe sind zu verständigen; die neue Reihenfolge ist in den Zugmeldebüchern zu vermerken

Züge beider Richtungen – ausgenommen Reisezüge, deren Abfahrtszeiten veröffentlich sind – dürfen vor Plan abgelassen werden.
Voraussetzung ist die Zustimmung und die Vereinbarung zwischen den Fdl in Wörth und Lauterbourg.

5.10.1 Melden der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrtszeit

Alle Zugverspätungen von 5 Minuten und mehr müssen in folgender Form gemeldet werden:

„Zug (Nummer) verkehrt mit ca. … Minuten Verspätung ab …“

5.11 Gleissperrungen auf der Grenzstrecke

5.11.1 Grundsätze

(1) Es wird zwischen geplanten und unvorhergesehenen Gleissperrungen unterschieden.
- Ein Gleis wird planmäßig gesperrt

  - zur Ausführung von Arbeiten (siehe Kapitel 9)
  - zum Einlassen von Sperrfahrten
  - zum Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke
  - zur Bedienung der Anschlussstellen (Awanst) (siehe Abschnitt 5.11.5)
  - zur Sicherung von Personen vor Fahrten
  - wenn mehrere Fahrten gleichzeitig stattfinden sollen
  - zur Schließung des Deiches in km 59,170 bei Hochwasser

Unvorhergesehene Gleissperrungen werden durchgeführt

- o im Falle eines Hindernisses,
- o bei Hilfeleistung für einen liegengebliebenen Zug (siehe Abschnitt 5.3),
- o wenn das Rangieren über die Einfahrweiche bzw. Signal Ra 10 erforderlich wird,
- o oder bei anderen Ereignissen, die eine Unterbrechung des Zugverkehrs zur Folge haben.

(2) Zuständiger Fdl für 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. Beim Vorliegen mehrerer Sperrgründe wird nur eine Sperrung ausgesprochen.

(3) Sperrabschnitt:
Das Gleis zwischen Wörth und Lauterbourg ist auf dem gesamten Streckenabschnitt zwischen Einfahrsignal E km 50,810 des Bahnhofs Wörth (Rhein) und Signalen „sémaphores“ J, K, L km 55, 680 (SNCF) und H km 55,677 (SNCF) des Bahnhofs Lauterbourg gleichzeitig zu sperren.

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

5.11.2 Umsetzung 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:

"Kann das Gleis zwischen Lauterbourg und Wörth (Rhein) 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:

„Ja, mit Sperrung des Gleises zwischen Lauterbourg und Wörth (Rhein) einverstanden."

Mit Erhalt dieser Meldung trifft der zuständige Fdl die erforderlichen Maßnahmen und spricht die Sperrung mit folgendem Wortlaut aus:

„Ab (Uhrzeit) Gleis zwischen Lauterbourg und Wörth (Rhein) gesperrt."

Im Fall einer unvorhergesehenen Gleissperrung kann diese **sofort** ausgesprochen werden ohne die Anfrage und Zustimmung.
Die Fdl weisen die Sperrung im Zugmeldebuch nach.

5.11.3 Aufhebung der Gleissperrung

Die Sperrung des Gleises darf durch den zuständigen Fdl aufgehoben werden, wenn alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind und/oder bei Bauarbeiten die Bestätigung des Technischen Berechtigten über Freisein und Befahrbarkeit vorliegt.

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

„Sperrung des Gleises zwischen Lauterbourg und Wörth (Rhein) kann aufgehoben werden."

Die Gleissperrung wird aufgehoben mit den Worten:

„Sperrung des Gleises zwischen Lauterbourg und Wörth (Rhein) aufgehoben."

Die Fdl weisen die Aufhebung der Gleissperrung in der dafür vorgesehenen Unterlage nach.

5.11.4 Bedienen der Ausweichanschlussstellen (Awanst):

Auf der freien Strecke zwischen den Bahnhöfen Wörth und Lauterbourg zweigen die Awanst

- Hagenbach I in km 53,1 (Fa. Willersinn),
- Hagenbach II in km 54,0 (Fa. Silex-Normkies),
- Hagenbach III in km 58,4 (Fa. Weisenburger),

vom Streckengleis ab.

(1) Allgemeines:

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

Die Bedienung dieser Awanst kann ausschließlich von Wörth aus erfolgen.

Die Bedienungen werden ausschließlich durch den Fdl Wörth organisiert, der die hierfür erforderliche Streckensperrung zur Bedienung der Awanst veranlasst.

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 <u>und</u> Lauterbourg:

Regelmäßige Bedienungszeiten sind in den Fahrplanunterlagen festgeschrieben.
Sonderbedienungen vereinbaren die Fdl Wörth und Lauterbourg (Poste 1).
Die Bedienung der Awanst ist nur zulässig, solange die Sperrung des Gleises mit dem Bf Lauterbourg Poste 1 (Fdl) vereinbart werden kann.

Die Abfahrt der Sperrfahrten und deren Rückkehr meldet der Fdl Wörth dem Fdl Lauterbourg (Poste 1).

Mit der Meldung über die Rückkehr der Sperrfahrt wird die Meldung über die Aufhebung der Gleissperrung verbunden.

Folgende Meldungen sind vorgesehen

„Sperrfahrt Nr. ..... ab Wörth um ..... (Uhrzeit)“

„Sperrfahrt Nr. ..... in Wörth beendet“.

„Sperrung des Gleises von Wörth nach Lauterbourg aufgehoben“

„Sperrfahrt Nr. ..... in Ausweichanschlussstelle Hagenbach I ..... beendet. Sperrung des Gleises von Wörth nach Lauterbourg aufgehoben.“

„Sperrfahrt Nr. ..... in Ausweichanschlussstelle Hagenbach I ..... voraussichtlich ab ..... (Uhrzeit).“

Für die Darstellung in den Zugmeldeunterlagen und für die Sicherung der Sperrfahrt gelten die Bestimmungen der jeweiligen Bahn.

(3) Vereinbarung zwischen Wörth und Lauterbourg zur Bedienung während der Arbeitsruhe Fdl Lauterbourg (Poste 1):

Eine Bedienung außerhalb der Besetzungszeiten des Fdl Lauterbourg ist nur dann zulässig, wenn die Gleissperrung zur Bedienung der Awanst vor dessen Arbeitsende vereinbart wurde

Der Fdl Wörth beantragt bei Fdl Lauterbourg die Gleissperrung zur Bedienung der Awanst:

Fdl Wörth:
„Kann das Gleis Wörth – Lauterbourg gesperrt werden?“.

Zustimmung des Fdl Lauterbourg nach Überprüfung und treffen der erforderlichen Maßnahmen:
Fdl Lauterbourg:
„Ja, mit Sperrung des Gleises von Wörth nach Lauterbourg einverstanden“.

Der Fdl Wörth trifft die bei ihm erforderlichen Maßnahmen und spricht die Gleissperrung aus:
Fdl Wörth:
„Gleis von Wörth nach Lauterbourg gesperrt“.

Nachdem das Gleis Wörth - Lauterbourg gesperrt ist, dürfen Sperrfahrten mit Zustimmung des Fdl Wörth abgelassen werden; das Zugmeldeverfahren mit dem Fdl Lauterbourg (Posten 1) entfällt.

Aufhebung der Gleissperrung am Folgetag.
Nachdem der Fdl Wörth festgestellt hat, dass sich keine Bedienungsfahrt mehr im Gleis befindet (Rückkehr der im Zugmeldebuch eingetragenen Bedienungsfahrt), hebt dieser die Gleissperrung auf.

Fdl Wörth:
„Sperrung des Gleises von Wörth nach Lauterbourg aufgehoben.“

Für die Darstellung in den Zugmeldeunterlagen und für die Sicherung der Sperrfahrt gelten die Bestimmungen der jeweiligen Bahn.

Eine Bedienung der Awanst während der Arbeitsunterbrechung des Fdl Lauterbourg ohne dessen vorherige Zustimmung ist unzulässig!

5.11.5 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.

Die Verbandsgemeinde Hagenbach (Hochwasser-Einsatzleiter, Ruf: 07273/8100) veranlasst:
- die Verständigung des Fdl Wörth und beantragt das Sperren des Gleises bzw. Aufhebung der Gleissperrung,
- die Schließung und Öffnung der Deichscharte

Der Fdl Wörth verständigt den Fdl Lauterbourg und sperrt das Gleis.

Bis zur Aufhebung der Gleissperrung ist kein durchgängiger Zugverkehr zwischen Wörth – Lauterbourg möglich.

Der Fdl Wörth verständigt die BZ Karlsruhe, der Fdl Lauterbourg informiert den COGC Alsace

6 Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke

6.1 Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl

Im Falle einer Störung der Streckenfernsprechleitung dürfen die Meldungen über die GSM-R (D)oder öffentliche Telekommunikationsleitungen ausgetauscht werden (vgl. Abschnitt 2.3).

Ist keine Verständigung möglich, das wirksame, ordnungsgemäße Arbeiten des Streckenblocks jedoch zuverlässig gewährleistet, sind **Zugfahrten** zugelassen; Sperrfahrten sind nicht zugelassen.

Für die Dauer der Störung erhalten die Züge beider Richtungen einen schriftlichen Befehl Nr. 12 mit der Weisung zum „Fahren auf Sicht". Ferner erhalten die Züge der Fahrtrichtung Lauterbourg – Wörth Befehl Nr. 14 (anstatt Nr. 8) für BÜ 55,948 gemäß Musterbefehl 6.3 mit signal- und zuggesteuerten Bahnübergangssicherungseinrichtungen (ausgenommen BÜ mit Überwachungssignal), deren Überwachungseinrichtung sich nicht beim ablassenden Fdl befindet.

Die Verständigung gilt als **völlig gestört**, wenn keine Verständigung über Fernsprecher oder öffentliche Telekommunikationsleitungen (Fernsprecher, Funk, Fax) mehr möglich ist **und** zusätzlich der Streckenblock **nicht** ordnungsgemäß wirkt, d. h. Räumungsprüfungen durch Rückmelden bestätigt werden müssen. In diesem Fall dürfen bis zur Wiederherstellung einer Fernsprechverbindung **keine** Zugfahrten oder Sperrfahrten durchgeführt werden. Rangierfahrten über die Rangierhalttafel hinaus sind ebenfalls verboten.

6.2 Störung der Sicherungstechnik auf der Grenzstrecke

Mögliche Störungen:

- **6.2.1** : Störungen und Arbeiten am Streckenblock sowie Unregelmäßigkeiten, die das Rückmelden erfordern
- **6.2.2** : Störungen an Bahnübergängen der DB
- **6.2.3** : Störungen am Bahnübergang PN 74 der SNCF in Lauterbourg
- **6.2.4** : Haltstellung eines Einfahrsignals ist nicht möglich
- **6.2.5** : Störungen an den Signalen « sémaphores « J, K, L oder H der SNCF
- **6.2.6 :**Störungen am GA 112 der SNCF
- **6.2.6** : Störung des Zugfunks „GSM-R"
- **6.2.7** : Störungen des Zugfunks „GSM-R (D)"
- **6.2.8** : Störung an der DAAT
- **6.2.9** : Störung an Weichen im Bahnhof Lauterbourg

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

Gründe für das Rückmelden sind:

1. an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal am Anfang eines Zugfolgeabschnittes soll, vorbeigefahren werden
2. an einem Halt zeigenden Hauptsignal am Anfang eines Zugfolgeabschnittes ist unzulässig vorbeigefahren worden,
3. der Streckenblock wirkt nicht ordnungsgemäß, weil
   - nicht vor- oder zurückgeblockt werden kann oder die Bedienung nicht angezeigt wird,
   - der Streckenblock nur mit Hilfseinrichtungen bedient werden kann,
   - Streckenblockeinrichtungen vorzeitig frei werden,
4. die mit gelbem Quadrat gekennzeichneten Verschlüsse fehlen oder gelöst sind, es sei denn, die signaltechnische Fachkraft hat die Verschlüsse gelöst,
5. die signaltechnische Fachkraft der DB AG oder SNCF (z. B. bei Arbeiten) hat das Rückmelden vorgeschrieben
6. nach Rückkehr eines Zuges in den Abgangsbahnhof (z.B. liegengebliebener Zug).

6.2.1.1 Einführen des Rückmeldens

1. Rückmelden:

In den Fällen nach (6.2.1) ist durch den Fdl, bei dem die Störung aufgetreten ist, das Rückmelden mit folgendem Wortlaut einzuführen:

„Rückmelden 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.

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:

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

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

Zusätzlich ist im Anschluss zur Rückmeldung der Streckenblock zu bedienen, soweit dies möglich und nicht ausdrücklich verboten ist; für die Sicherheit des Zugverkehrs ist dabei nur die Rückmeldung maßgeblich.
Die Bedienung der Signale erfolgt nach den Regeln der jeweiligen Bahn. Sind schriftliche Befehle erforderlich, siehe Abschnitt 5.1.

2. Vorzeitiges Freiwerden des Streckenblocks:

Werden die Streckenblockeinrichtungen vorzeitig frei, dürfen die Ausfahrsignale nicht bedient werden. Der Fahrdienstleiter vergewissert sich beim Nachbarfahrdienstleiter, dass der letzte Zug angekommen ist. Ist dies nicht der Fall, sind die Maßnahmen bei gestörtem Streckenblock zu ergreifen.

6.2.1.2 Aufheben des Rückmeldens:

Das Rückmelden ist von dem Fdl aufzuheben, der es eingeführt hat.
Das Rückmelden darf aufgehoben werden, wenn der Anlass dazu beseitigt ist und je ein Zug in beiden Fahrtrichtungen die Strecke mit ordnungsgemäßer Signal- und Blockbedienung durchfahren hat.

Vor dem Aufheben des Rückmeldens müssen im Übrigen die Weisungen der jeweiligen Bahn beachtet werden.

Das Rückmelden wird mit folgendem Wortlaut aufgehoben:
„Rückmelden ab ..... Uhr aufgehoben.“

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

6.2.2 Störungen an Bahnübergängen der DB

1. <u>Fernüberwachte Bahnübergangsanlagen (Fü):</u>

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

Bei einer Störung erhält der Zug einen schriftlichen Befehl 8 (Muster siehe Anlage 6.2) <u>oder</u> 14 (Muster siehe Anlage 6.3) 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 wie folgt zu vereinbaren:

<u>Fdl Wörth:</u>

„BÜ …… (Nr.) in Kilometer …….. (km) ist gestört. Ab …….. Uhrzeit ist für BÜ in Kilometer … (km) für alle Züge Befehl Nr…. (8 oder 14) erforderlich!“

Ab diesem Zeitpunkt bis zur Beseitigung der Störung lautet die Abmeldung aller Züge bei beiden Fdl:

„Zug (Nummer) mit Befehl … (8 oder 14) ab (Uhrzeit)“.

Sind keine Befehle mehr erforderlich, hebt der Fdl Wörth die Befehlsübermittlung mit folgendem Wortlaut auf:

<u>Fdl Wörth:</u>

„Ab …… (Uhrzeit) sind Befehle … (8 oder 14) für BÜ … (Nr) in Kilometer …. (km) nicht mehr erforderlich.“

Alle Meldungen sind gemäß den Bestimmungen der jeweiligen Bahn nachzuweisen.

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

Bei den BÜ 1305 und 1306 erfolgt die Einschaltung durch langsames heranfahren auf die Einschaltschleife „HET Automatique“ vor dem BÜ.

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

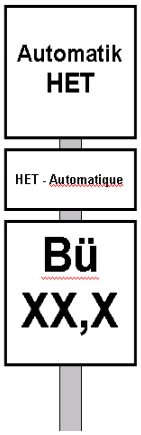
Das einwandfreie Arbeiten der Anlagen am BÜ 1308, 1311, 1312, 1314, 1316, 1318, 1319 und 1322 wird durch ein im Bremswegabstand vor dem BÜ aufgestelltes Überwachungssignal angezeigt.

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 14 (Muster siehe Anlage 6.3) 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 1312, 1314 und 1316 erfolgt dies mittels DB 21 Schlüssel an der Hilfseinschalttaste HET vor dem BÜ.

Bei den BÜ 1308, 1311, 1318, 1319 und 1322 erfolgt die Einschaltung durch langsames heranfahren auf die Einschaltschleife „Automatik HET / HET Automatique“ vor dem BÜ.



Sind Befehle erforderlich, so ist dies zwischen den Fahrdienstleitern Wörth und Lauterbourg wie folgt zu vereinbaren:

Fdl Wörth:

„BÜ ……. (Nr.) in Kilometer …….. (km) ist gestört. Ab …….. Uhrzeit ist für BÜ in Kilometer … (km) für alle Züge Befehl Nr…. (8 oder 14) erforderlich!“

Ab diesem Zeitpunkt bis zur Beseitigung der Störung lautet die Abmeldung aller Züge:

„Zug (Nummer) mit Befehl … (8 oder 14) ab (Uhrzeit)“.

Sind keine Befehle mehr erforderlich, hebt der Fdl Wörth die Befehlsübermittlung mit folgendem Wortlaut auf:

Fdl Wörth:

„Ab …… (Uhrzeit) sind Befehle … (8 oder 14) für BÜ … (Nr) in Kilometer …. (km) nicht mehr erforderlich.“

Alle Meldungen sind gemäß den Bestimmungen der jeweiligen Bahn nachzuweisen.

6.2.3 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 Nr. 12 Grund 10 (20 km/h) in Verbindung mit Befehl Nr. 12.2
b. Schrankenbaum gebrochen, ein oder mehrere Lichtzeichen(Straße) funktionieren nicht.	a. Sichern durch Banderole b. Anbringen Ersatzlichtzeichen c. Vor Befahren des BÜ 74 erhalten alle Züge einen Befehl Nr. 12 Grund 10 (20 km/h) in Verbindung mit Befehl Nr. 12.2

6.2.4 Haltstellung des Einfahrsignals nicht möglich

Ist die Haltstellung eines Einfahrsignals nicht möglich, müssen alle Züge einen schriftlichen Befehl Nr. 14 erhalten, trotz Fahrtstellung am Signal zu halten und die Weisung des Fahrdienstleiters einzuholen.

Es ist Rückmelden nach Abschnitt 6.2.1 einzuführen.

Die Fahrdienstleiter beantragen die Befehlsübermittlung untereinander mit dem Wortlaut:

„Ab Zug Nr … übergeben Sie dem Triebfahrzeugführer den Befehl 14“. Halten sie vor dem Einfahrtsignal … des Bahnhofes … und melden sie sich beim Fahrdienstleiter ».

Nach Beseitigung der Störung wird diese Maßnahme aufgehoben mit dem Wortlaut:

Schrifftlicher Befehl … nicht mehr erforderlich.

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

Im Fall einer Störung an einen der Signale J, K, L oder H des Bahnhofs Lauterbourg, trifft der Fdl Lauterbourg die erforderlichen betrieblichen Maßnahmen.

6.2.6 Störungen am GA 112 der SNCF

Im Fall einer Störung am Signal GA 112 des Bahnhofs Lauterbourg, trifft der Fdl Lauterbourg die erforderlichen betrieblichen Maßnahmen.

6.2.7 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.

Störungsmeldung:

Der Fdl Lauterbourg Poste 1 meldet alle Störungen an den GSM-R (D) Geräten unverzüglich an den Fdl Wörth(Rhein), dieser gibt die Störung an die für die Entstörungsveranlassung zuständige Stelle (EVZS).
Mobile Teilnehmer melden Funknetzstörungen an den Fahrdienstleiter und Störungen an mobilen Endgeräten an den Fahrdienstleiter und an ihre Einsatzstelle.

6.2.8 Störung der DAAT (französische PZB)

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 14 mit nachfolgendem Wortlaut übermittelt werden:

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

Bei Zügen von Wörth, die in Lauterbourg enden und nicht weiterfahren auf dem Gebiet der SNCF, bestätigt der Zugführer die Vollständigkeit des Zuges an den Fahrdienstleiter Lauterbourg (Zugschlussmeldung gemäß DB Netz AG Ril 408.0342 Abschnitt 7 Absatz 1b).

6.2.9 Störung an Weichen im Bahnhof Lauterbourg

Im Fall einer Weichenstörung, die durch Handverschlüsse gesichert ist, muss ein Befehl 12 Grund 36 mit 5 km/h vor Befahren der Weiche übermittelt werden.

7 Außergewöhnliche Transporte (aT)

7.1 Grundsätze

(1) Die Strecke Wörth – Lauterbourg ist für Züge mit außergewöhnlichen Sendungen 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 dem COGC Alsace 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 Netz 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 Netz 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 Netz enthält:

- die Bza-Nr. der DB Netz 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 Alsace.
- für die Fahrtrichtung Deutschland – Frankreich: die auf dem an DB Netz (Fpl Karlsruhe) gerichteten speziellen zweisprachigen Vordruck vermerkte Zustimmung des COGC Alsace.

7.2 Zweisprachiger Vordruck

Das COGC Alsace und die zuständige Fahrplanabteilung der DB Netz RB 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. Siehe Anlage 5.

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.

7.3 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 Lauterbourg 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 Wörth (Rhein) 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.

7.4 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 56 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?“

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“

8 Rangieren

8.1 Grundsatz

1. In den Bahnhöfen Wörth (Rhein) und Lauterbourg wird nach den jeweiligen nationalen Regeln rangiert.
   Ohne Zustimmung des jeweils benachbarten Fdl darf rangiert werden:
   a) Im Bahnhof Lauterbourg bis zum Signal GA 112 in km (SNCF) 56,150
   b) im Bahnhof Wörth (Rhein) bis zum Signal Ra 10 in km (DB) 50,587

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.

8.2 Rangieren auf der Grenzstrecke zwischen den Signalen Ra 10 (DB) und Ga 112 (SNCF)

(1) Muss auf das Streckengleis über Ra 10 (Bf Wörth) bzw. Signal GA 112 (Bf Lauterbourg) hinaus rangiert werden, so ist das Streckengleis vorher zu sperren (siehe auch Abschnitt 58).Rangierfahrten die eine Vorbeifahrt am Signal GA 112 (Guidon d'arrêt) durchführen wollen, müssen zuerst die Unwirksamkeitstaste UT (in km 56,124 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 60,435 DB) befahren und vollständig räumen. Bei der Rückfahrt ist der Bahnübergang vor den erneuten Befahren über die „Automatik HET / HET Automatique" einzuschalten (siehe Abschnitt 6.2).

(2) Bei gestörten Sicherungseinrichtungen oder wenn die Verständigung zwischen den Fdl Wörth (Rhein) und Lauterbourg völlig gestört ist, ist das Rangieren zwischen den Signalen Ra 10 (DB) und GA 112 (SNCF) verboten.

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

9.1 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 (außer den regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten) müssen zwischen den betroffenen technischen Fachdiensten der beiden Infrastrukturbetreiber vereinbart werden: RN Pfalz Neustadt und Infrapôle Rhénan Strasbourg. Der Infrastrukturbetreiber, auf dessen Gebiet sich die Einrichtung befindet, stellt dem Infrastrukturbetreiber, der die Arbeiten durchführt, bei Bedarf eine technische Fachkraft zur Verfügung.
Arbeiten an grenzüberschreitenden Anlagen werden immer gemeinsam durch Techniker der DB und der SNCF vorgenommen.
Die zuständigen technischen Fachdienste geben, soweit erforderlich, 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 4 Wochen vor Beginn der Arbeiten zwischen dem RB Südwest der DB Netz, Koordination Betrieb/Bau Karlsruhe und dem SNCF gegenseitig abgestimmt werden.
Adressen DB Netz:
michael.m.ziegler@deutschebahn.com
+49 721 938 7872
und
florian.kimpel@deutschebahn.com
+49 6321 851 303

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) Ein Gleis, in dessen Gefahrenbereich gearbeitet wird (Arbeitsgleis), ist zu sperren.

(7) Störungen an Einrichtungen des Streckenblocks im Bereich RFN werden immer gemeinsam durch die signaltechnischen Fachkräfte der SNCF und der signaltechnischen Fachkraft der DB AG beseitigt. Dazu ist immer zur technischen Fachkraft der SNCF zusätzlich die signaltechnische Fachkraft der DB AG über den Fdl Wörth zu rufen.
Der Fdl Lauterbourg informiert bei Arbeiten am Streckenblock auf dem Gebiet der SNCF den Fdl Wörth. Der Fdl Wörth fordert die LST der DB über die üblichen Meldeprozesse an.
Der Fdl Lauterbourg gibt dabei die vsl. Ankunftszeit des Technikers der SNCF an, damit eine Sysnchronisation der Arbeiten möglich wird. Der Fdl Wörth gibt diese Uhrzeit an den Techniker der DB weiter. Bei Differenzen in der vsl. Ankunftszeit der Techniker größer 60 Minuten, erfolgt durch die jew. Fdl eine erneute Mitteilung an die jeweiligen Techniker.

(8) Außer bei höherer Gewalt sollen Störungen am Streckenblock auf französischer oder deutscher Seite innerhalb von 24 Stunden beseitigt werden.

(9) Störungen an Telekommunikationsanlagen im Bereich RFN werden von den technischen Fachkräften der SNCF beseitigt. Liegt die Ursache im Bereich der DB AG, z.B. am Streckenkabel, ist auf Verlangen der technischen Fachkraft der SNCF die fernmeldetechnische Fachkraft der DB AG über den Fdl Wörth zusätzlich zu rufen.

Zusammenarbeit zwischen der DB Netz AG, I.NP-SW-D-KAR (IL) und der SNCF in Bezug die Inspektion und Wartung der deutschen Signaltechnik im Bereich der Grenzstrecke und des Bahnhofs Lauterbourg

1. Die Technik deutschen Ursprungs auf dem Gebiet der SNCF ist nicht in die Prozesse und Verfahren der DB Netz integriert. Beispielsweise können keine Technischen Mitteilungen, Sonderinspektionen, Rückfragen und Erhebungen, usw. auf die Komponenten angewendet werden, da es keine Möglichkeit gibt, ein nicht-DB-Netz-Unternehmen darin einzubinden. Nach bilateraler Festlegung zwischen den entsprechenden Fachvertretern der SNCF und der DB Netz AG ist vereinbart, dass die Betreuung der Komponenten nur durch die DB Netz AG im vollen Umfang sichergestellt werden kann.

2. Umsetzung:
Zur Gewährleistung der Funktionstüchtigkeit und dem dauerhaften Erhalt der Funktionalität sowie der Gewährleistung der Einbindung in die sicherheitsrelevanten Prozesse, welche in der DB Netz AG dafür etabliert sind, werden die Komponenten in die Erfassungssysteme der DB Netz AG I.NP-SW-D-KAR (IL) integriert. Die DB Netz AG I.NP-SW-D-KAR (IL) versichert, dass diese Komponenten gleich den Komponenten behandelt wird, wie die, welche auf deutschem Gebiet vorhanden sind.

3. Durchführung von Inspektion, Wartung und Instandsetzung
Im Falle von Inspektionen, Wartungen und Instandsetzungen wird die DB Netz AG I.NP-SW-D-KAR (IL), sich bei den Kollegen der SCNF melden. Es findet daraufhin eine Termin- und Personaleinsatzabstimmung statt. Am Tag des Einsatzes in Lauterbourg vor Ort melden sich die Mitarbeiter der SNCF und der DB Netz AG beim Fahrdienstleiter (FDL) Lauterbourg, da dieser zweisprachig besetzt ist. Somit ist sichergestellt, dass sicherheitsrelevante Gespräche mit dem FDL verständlich geführt werden können und alle nationalen Anforderungen an sicherheitsrelevante Themen umgesetzt werden, da jede Seite ihre Vorschriften kennt und anwenden kann. Der FDL Lauterbourg ist für die Vertreter beider Bahnkonzerne der vermittelnde Ansprechparter vor Ort.

4. Messgeräte und Messmittel, sowie Ersatzteile
Alle notwendigen Messgeräte, Messmittel und Ersatzteile sind durch die DB Netz AG zu stellen, da nur diese Zugriff auf aktuelle und regelmäßig überprüfte Teile und Messmittel hat. Sollten größere Investitionen notwendig werden, welche über die Umfänge von Inspektionen und Wartungen hinausgehen, wird dies in gesonderten Absprachen zwischen der SNCF und der DB Netz AG individuell geregelt werden. Die DB Netz AG hat die Pflicht, alle Ergebnisse aus Inspektion, Wartung und Entstörung der SCNF zeitnah nach der Feststellung vor Ort anzuzeigen, damit die SCNF jederzeit in Aussagefähig zur Anlagenverfügbarkeit und Anlagensicherheit ist.

9.2 Zuständigkeitsbereiche der technischen Fachdienste beider Infrastrukturbetreiber

9.2.1 Signaleinrichtungen

Die DB Netz AG unterhält folgende Einrichtungen:

- Unwirksamkeitstaste (UT) km 56,124 (SNCF)
- der Einschaltkontakt, die Rautentafel und das Isolierzeichen für den BÜ 1322 (km 60,435 DB) km 56,129 (SNCF)
- der Kabelkanal der DB von km 56,129 SNCF bis km 56,620 SNCF (von km 56,840 SNCF bis km 56,620 SNCF = Kabelkanal der SNCF)
- das Überwachungssignal für BÜ 1322 (km 60,435 DB) km 56,671 (SNCF)
- das Kabel von km 56,840 SNCF bis km 56,129 SNCF für die Lichtzeichenanlage mit Halbschranken am BÜ 1322
- die PZB Magnete im Bahnhof Lauterbourg. Diese sind im Eigentum der DB AG.

Die SNCF unterhält folgende Einrichtungen:

- Einfahrsignal „N“ km 56,150 (SNCF)
- Tafel „Heurtoir à 200m“ („Prellbock in 200m“) km 56,180 (SNCF)
- Balise Integra Sud (Balise für den Systemwechsel KVB – PZB) km 56,200 (SNCF)
- Feu violet de heurtoir („Prellbocksignal“) km 56,380 (SNCF)
- die Balisen KVB km 56,600 (SNCF)
- beleuchtete Geschwindigkeitstafel „30“ km 56,675 (SNCF)
- Einfahrvorsignal „An“ km 60,954 (DB)
- Anrückmelder km 59,549 (DB)
- die zugehörigen Schränke, Kabel und Versorgungseinrichtungen

9.2.2 Fernmeldeeinrichtungen

DB AG:
Die GSM-R Einrichtung incl. der SIM-Karte für den digitalen Zugfunk GSM-R (D) beim Poste 1 in Lauterbourg sind Eigentum der DB AG und werden von dieser als mobiler Teilnehmer betreut. Störungen des GSM-R (D) Netzes, sowie der GSM-R Einrichtungen sind dem Fdl 2 in Wörth zu melden, welcher diese Meldung umgehend an die für die Entstörungsveranlassung zuständige Stelle (EVZS) in Karlsruhe weitergibt.

SNCF:
Die SNCF unterhält den Fernsprecher am Einfahrsignal N in km 56,150 (SNCF) und das zugehörige Kabel.

9.3 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 wischen den Fdl zu vereinbaren und die Rückkehr mit dem folgenden Wortlaut mitzuteilen:

„Sperrfahrt (Nummer) ist vollständig im Bahnhof angekommen"

Die Fahrten sind in den jeweiligen Unterlagen nachzuweisen.

9.4 Bahnübergänge; Benachrichtigung von Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen

Wird einem der beiden Fdl gemeldet, dass

a) BÜ, deren technische Sicherung ganz oder teilweise ausgefallen ist durch Bahnübergangsposten gesichert werden

oder

b) Arbeitsstellen über den Zugverkehr zu benachrichtigen sind,

sind diese Stellen durch den Fdl Wörth (ggf. nach Aufforderung durch den Fdl Lauterbourg Poste 1) über den Zugverkehr zu benachrichtigen.

Der Fdl Wörth teilt dem Bahnübergangsposten und der Arbeitsstelle die Rufzeichen mit und unterrichtet sie über bereits unterwegs befindliche Züge sowie Besonderheiten des Zugverkehrs.

Die Arbeitsstelle unterrichtet den Fdl Wörth über Beginn und voraussichtliches Ende der Arbeiten sowie über Lage der Arbeitsstelle.

Die Angaben sind in den fahrdienstlichen Unterlagen gemäß den Vorgaben des jeweiligen Netzes nachzuweisen.

Die Meldung des Bahnübergangspostens, dass die technische Sicherung des BÜ wieder ordnungsgemäß arbeitet, ist ebenfalls gemäß den Vorgaben des jeweiligen Netzes nachzuweisen.

Bei der Ankündigung der Züge melden sich Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen auf der Streckenfernsprechverbindung. Der Fdl Wörth überwacht diese Meldung und weist sie im Zugmeldebuch nach.

Meldet sich der Bahnübergangsposten nicht oder ist die Verständigung gestört, erhält der Zug Befehl Nr. 8 mit der Weisung, den BÜ örtlich zu sichern. Musterbefehl siehe Anlagen 6.2!

Meldet sich die Arbeitsstelle nicht oder ist die Verständigung gestört, sind die Züge durch Befehl Nr. 12 zu beauftragen, im Bereich der Arbeitsstelle **auf Sicht** zu fahren. Musterbefehl siehe Anlagen 6.1!

Für die Züge der Richtung Lauterbourg - Wörth fordert der Fdl Wörth den Fdl Lauterbourg zur Übermittlung der erforderlichen Befehle auf.

Für das Anbringen von Merkhinweisen und Sperren gelten die Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.

9.5 Arbeiten an Bahnübergängen

Werden Arbeiten an Bahnübergängen (Inspektionen) durchgeführt, für die die Fachkraft LST im Arbeits- und Störungsbuch den Eintrag

„Befahren des BÜ nur mit Zustimmung LST“

vornimmt, sind folgende Maßnahmen erforderlich:

Analog zum Einsatz eines BÜP ist der Fdl Wörth der zuständige Fdl für die Verständigung der Fachkraft LST über Fahrten aus ***beiden*** Richtungen. Ebenso holt er deren Zustimmung für das Befahren des oder der betroffenen BÜ für ***beide*** Fahrtrichtungen ein.

Die Züge der Fahrtrichtung Lauterbourg – Wörth sind durch den Fdl Lauterbourg so früh als möglich anzubieten (mindestens 5 Minuten vor der Abfahrt), damit der Fdl Wörth die Zustimmung der Fachkraft LST einholen kann. Solange die Zustimmung der Fachkraft LST nicht vorliegt, muss der Fdl Wörth die Annahme einer Fahrt gegenüber dem Fdl Lauterbourg verweigern (siehe Abschnitt 5.8.3); er darf den Zug erst annehmen, wenn ihm die Zustimmung der Fachkraft LST vorliegt.
Erst wenn die Zustimmung der Fachkraft LST vorliegt, darf das Erlaubnisfeld des Streckenblocks nach Lauterbourg abgegeben werden.
Meldet sich die Arbeitsstelle nicht oder ist die Verständigung gestört, erhält der Zug Befehl Nr. 8 mit der Weisung, den BÜ örtlich zu sichern. Der Bahnübergang gilt als nicht gesichert.

1 Généralités

1.1 Documents abrogés. Date d'application de la consigne commune

La présente consigne commune remplace la version n°3 du 08.10.2015, applicable le 13.12.2015 (EIC AL DC 00371). Elle entre en vigueur le 11.06.2017

1.2 Objet et principes généraux

La présente consigne commune définit les conditions spécifiques d'exploitation de la section frontière entre la gare de Lauterbourg et la gare de Wörth (Rhein).
Les principales caractéristiques de la ligne sont reprises :

- pour la DB : VzG-Streckennummer 3400, La Strecke 213 a/b La-Bereich Mitte.
- pour la SNCF: RT1025 Ligne 145000.

Celle-ci complète toutes les dispositions applicables sur les parties allemandes et françaises de la section frontière entre Lauterbourg et Wörth (Rhein).

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. Les engins moteurs doivent disposer des systèmes embarqués correspondant aux installations fixes mises en place sur la section frontière.

Le schéma de ligne de la section frontière Lauterbourg – Wörth (Rhein) figure à l'annexe 1 de la présente consigne.

1.3 Langue à employer et communication de sécurité

Toutes les communications concernant la circulation des trains entre l'Agent Circulation (AC) de Lauterbourg Poste 1 et l'AC de Wörth (Rhein) (Fahrdienstleiter Fdl) se font en langue allemande.

L'AC de Lauterbourg Poste 1 doit être bilingue.

Les communications entre le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations Alsace (COGC AL) et la Betriebszentrale (BZ) de Karlsruhe sont faites en langue française ou allemande.

DB Netz et SNCF doivent s'assurer qu'ils ont en permanence dans leur centre opérationnel respectif au moins une personne qualifiée bilingue.

La connaissance de la langue étrangère, pour les agents des postes concernés, doit être intégrée dans les plans de veille des dirigeants correspondants et vérifiée, lors de la première prise de poste, par le Pôle Sécurité de l'EIC Alsace (AL).

Les communications de sécurité, appelées dépêches, sont repérées dans la présente consigne par un cadre à fond grisée. Ces communications sont collationnées et font l'objet, après collationnement :

- côté français, d'une transmission de numéro,
- côté allemand, de la transmission du nom de l'AC de Wörth.

Exemple :

"Zug (Nummer) … fällt aus"

(« Train n° … supprimé »)

Le collationnement est précédé des mots: ***« Ich wiederhole »*** *(je répète)*

L'exactitude du collationnement est confirmée par le mot : ***« Richtig »*** *(exact)*

Les autres communications de sécurité formalisées sont repérées, dans la présente consigne, par un cadre à fond blanc. Ces communications ne font pas nécessairement l'objet d'un collationnement.

En cas de difficultés, liées à la maitrise de la langue allemande, il y lieu de le signaler au Pôle Sécurité de l'EIC AL.

1.4 Modifications aux textes réglementaires

La présente consigne commune est établie d'entente entre DB Netz et SNCF Réseau.

Toute modification doit au préalable faire l'objet d'un accord écrit entre DB Netz et SNCF Réseau et être portée dans les cartouches correspondants.

Toute modification d'autres dispositions réglementaires ayant une influence sur l'exploitation de la section-frontière est à communiquer, par écrit, à :

- **DB Netz AG**

  Regionalbereich Südwest
  Regionalnetz Pfalz
  Bahnhofplatz 14
  D- 67434 Neustadt / Weinstrasse

- **SNCF Réseau**

  Etablissement Infrastucture Circulation Alsace,
  Pôle Sécurité
  22, place de la gare
  F-67000 Strasbourg

SNCF Réseau et DB Netz s'entendent pour organiser la formation, jugée nécessaire, de leurs agents.

Toute modification ayant une influence sur la circulation des trains empruntant la section frontière, doit faire l'objet d'une information aux entreprises ferroviaires (EF).

1.5 Contacts et rencontres bilatéraux

SNCF Réseau (EIC AL et Infrapôle Rhénan) et la Regionalnetz Pfalz de Neustadt / Weinstrasse établissent pour chaque domaine de compétence la liste de l'ensemble des contacts utiles. Cette liste est communiquée et mise à jour lors des rencontres annuelles entre les réseaux.

Au niveau établissement, doit avoir lieu annuellement entre SNCF Réseau (EIC AL et Infrapôle Rhénan), et la Regionalnetz Pfalz de Neustadt / Weinstrasse, une rencontre afin d'examiner les éventuels problèmes liés aux dispositions de la présente consigne. A cette occasion la liste prévue ci-dessus est vérifiée et, au besoin, mise à jour.

Au niveau local, doit avoir lieu annuellement entre SNCF Réseau (EIC AL), et le dirigeant responsable de l'exploitation du secteur de la gare de Wörth :

- Une rencontre entre SNCF Réseau (EIC AL), et le dirigeant responsable de l'exploitation du secteur de la gare de Wörth pour effectuer un contrôle commun dans les postes d'aiguillage de la section frontière et traiter des thèmes relatifs à l'exploitation de la section frontière.
- Un exercice pratique (dérangements, secours, etc.).

Ces échanges font l'objet d'un compte rendu visé par les dirigeants des deux réseaux.

2 Exploitation de la section frontière Lauterbourg - Wörth

2.1 Délimitation de la section frontière - Régime d'exploitation

La frontière étatique se situe au :

- km 56,840 dans le référentiel SNCF (kilométrage croissant depuis Lauterbourg),
- km 60,959 dans le référentiel DB Netz (kilométrage croissant depuis Wörth).

La section frontière est délimitée par :

- Dans le sens SNCF >DB : du km 55,493 (SNCF) de la gare de Lauterbourg (axe du BV) et le signal E km 50,810 (DB) de la gare de Wörth,
- Dans le sens DB > SNCF : le signal D km 50,087 (DB) de la gare de Wörth et le km 55,493 (SNCF) de la gare de Lauterbourg (axe du BV).

La section frontière Lauterbourg - Wörth (Rhein) est une ligne à une seule voie exploitée selon les règles décrites dans la présente consigne.

Le service de la circulation, dans les gares de Lauterbourg et de Wörth (Rhein), est assuré par des AC. Pour l'exploitation de la section frontière, les deux AC doivent être présents simultanément, hormis dans certains cas prévus dans cette consigne.

La section frontière est une ligne à période de fermeture.

Important :

Lors de la redaction des ordres du Befehl, pour éviter toute confusion, les AC doivent compléter l'indication kilométrique par la mention (SNCF) ou (DB) selon que le km se situe sur le réseau SNCF ou DB, par exemple, sous la forme :

- km 56,050 DB (ou SNCF).

2.2 Commutation des systèmes de sécurité

Entre Wörth et Lauterbourg les trains sont équipés du système allemand PZB (Punktförmige Zugbeeinflussung).

2.3 Installations de télécommunication

La section-frontière comporte les installations de télécommunication suivantes :

- un circuit téléphonique de cantonnement entre l'agent circulation du poste 1 de Lauterbourg et l'agent circulation (FDL) de Wörth,
- une ligne téléphonique BASA raccordée au central automatique de Wörth,
- une liaison téléphonique entre le signal d'entrée E et l'AC (FDL) de Wörth.
- une liaison téléphonique entre le signal d'entrée N et l'AC du poste 1 de Lauterbourg,
- une liaison radio sol-train GSM-R (D) :
  Wörth 76621002
  Wörth 2 76083002
  Lauterbourg Poste 1 76012602
- un réseau public :
  - AC Wörth : 0049 151 274 025 89 ou 0049 151 274 025 88
  - AC Lauterbourg : 00 33 (0)3 88 15 86 07 ou 00 33 (0)3 88 75 39 22.

2.4 Sécurité des circulations sur la section frontière

1. Sécurité des circulations

La sécurité des circulations, sur la section frontière, est assurée par :

- les installations de block (type C allemand).
- les signaux H, J, K et L de Lauterbourg, équipés d'un point d'information DAAT et d'un point d'information Indusi (PZB).
- les signaux principaux et signaux à distance installés sur le territoire allemand, équipés d'un point d'information PZB.

Les circulations à destination du réseau DB doivent, avant de se mettre en marche, recevoir une autorisation de départ délivrée par l'AC de Lauterbourg.

2. Passages à Niveau (P.N.).

Entre les gares de Wörth et Lauterbourg, se trouvent les passages à niveau suivants :

km	Dénomination des PN	Nature de la route	Type de PN	DB 21 Clé de secours	Automamatik HET
51,735 (DB)	1298 Maximiliansau I	Chemin de campagne	Fü 1H/60	X	
52,063 (DB)	1300 Maximiliansau II	L 555 route départementale	Lz Fü 1 H/60	X	
52,491 (DB)	1301 Maximiliansau III	Chemin de campagne	Fü 1H/60	X	
54,182 (DB)	1305 Hagenbach I	Chemin de campagne	EBÜT 80 LzH/F-Fü		X
54,278 (DB)	1306 Hagenbach II	L 556 route départementale	EBÜT 80 LzH/F-Fü		X
55,015 (DB)	1308 Hagenbach III	Chemin de campagne	RBÜT LzH-ÜS		X
55,948 (DB)	1310 Hagenbach IV	Chemin de campagne	N FA 60 (Anrufschranke)		
56,708 (DB)	1311 Neuburg I	Chemin de campagne	RBÜT Lz-ÜS		X
57,135 (DB)	1312 Neuburg II	route communale	Lo 1/57	X	
57,774 (DB)	1314 Neuburg III	Chemin de campagne	Lo 1/57	X	
58,377 (DB)	1316 Neuburg IV	Chemin de campagne	Lo 1/57	X	
59,194 (DB)	1318 Berg V	Chemin de campagne	EBÜT 80 Lz-ÜS		X
59,404 (DB)	1319 Berg VI	L 545 route départementale	EBÜT 80 LzH-ÜS		X
60,435 (DB)	1322 Berg	Chemin de campagne	RBÜT LzH-ÜS		X
55,705 (SNCF)	74 en gare de Lauterbourg	D3, Route du Rhin	Gardé		

H = demi-barrière.
ÜS = surveillé par les conducteurs (nouvelle génération).
Fü = surveillé par l'AC.
Lo = surveillé par le conducteur (ancienne génération).
Lz = signal lumineux.

NFA = PN gardé.
EBUT= PN commandé par relais .
RBUT= PN commandé par informatique.
HET = fermeture du PN par zone courte.

Les PN, situés sur le territoire allemand, sont équipés de feux routiers clignotants automatiques, sauf le PN 1310 équipé de barrière avec dispositif d'appel.

Les PN 1298, 1300, 1301, 1305, 1306, 1308, 1312, 1319 et 1322 sont équipés de demi-barrières automatiques. Un contact magnétique déclenche les installations des PN.

Lorsqu'un PN est en dérangement, la sécurité du PN est assurée, avant son franchissement, par le personnel de conduite ou par le personnel d'accompagnement des trains selon les prescriptions de la DB AG.

Lors de la remise d'un Befehl concernant un PN, ce dernier doit être identifié par son kilomètre et non sa dénomination.

3. Installations terminales embranchées (ITE).

Sur le territoire allemand, en pleine voie, se trouvent les installations terminales embranchées suivantes :

- km 53.0 Hagenbach I (Firma Willersinn),
- km 54.0 Hagenbach II (Firma Silex-Normkies),
- km 58.4 Hagenbach III (Firma Weisenburger).

2.5 Installations de traction électrique

Réservé

2.6 Modification de la signalisation permanente

Les modifications de la signalisation permanente de la section frontière sont portées à la connaissance des EF par :

- Sur la partie allemande par DB Netz au moyen du La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten)
- Sur la partie française par SNCF Réseau au moyen de ARTIC (Avis de Restriction Temporaire de l'Infrastructure pour les Conducteurs)

Les modifications doivent être transmises, via l'outil ARTIC – *moyennant l'obtention d'une adresse mail valide côté DB Netz* - à DB Netz, au plus tard le mardi de S-3 à :

DB Netz
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Pfalz
Bahnhofplatz 14
D- 67434 Neustadt/Weinstrasse
Mail: Regionalnetze.Suedwest.RP@deutschebahn.com

Les modifications sont transmises, via le La, à SNCF Réseau, au plus tard le mercredi de S-3 à :

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

2.7 Installations de limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires

2.7.1 Limitations temporaires de vitesse

Il faut distinguer les limitations temporaires de vitesse (LTV) prévues et les LTV inopinées.

1) <u>LTV prévues :</u>

Les LTV - *y compris les voies réception de la gare de Wörth (Rhein)* - sont à signaler :

- **DB NETZ vers SNCF Réseau** : au plus tard le mercredi de la semaine S-3 avant la mise en place de la LTV.
- **SNCF Réseau vers DB NETZ** : au plus tard le mardi de la semaine S-3 avant la mise en place de la LTV.

Ces documents d'information peuvent être transmis par courrier, fax ou courriel.

Le destinataire doit en accuser réception.

Les EF sont informées, sur la partie allemande des limitations temporaires de vitesse prévues sur la section frontière (reseau DB) Lauterbourg - Wörth (Rhein) y compris les voies de réception de la gare de Wörth (Rhein) par « La » (Zusammenstellung der vorübergehenden **La**ngsamfahrstellen und anderen Besonderheiten) et ceci pour les deux sens de circulation.

Les EF sont informées, sur la partie française des limitations temporaires de vitesse prévues sur la section frontière (reseau DB) Lauterbourg - Wörth (Rhein) par l'outil ARTIC.

2) <u>Les LTV inopinées :</u>

a. Signalement des LTV installées inopinément.

Les LTV installées inopinément sont à signaler :

- sur le territoire allemand : par les services techniques compétents de DB NETZ immédiatement à l'AC de Wörth (RHEIN) qui les répercute à l'AC de Lauterbourg et à BZ KARLSRUHE.
- sur le territoire français : par les services techniques compétents de SNCF Réseau immédiatement à l'AC de Lauterbourg qui les répercute à l'AC de Wörth (RHEIN) et au COGC AL.

Pour la levée de la limitation, il y a lieu de procéder de même.

b. LTV installées inopinément: EF non avisées par ARTIC ou La

Procédures à suivre lorsque la LTV se situe sur le territoire allemand

Les AC s'avisent mutuellement de cette limitation temporaire de vitesse (ordre n°12 motif donné par l'AC de Wörth), par dépêche prise en attachement dans le carnet d'enregistrement des dépêches sous la forme :

„ Befehl n°12 erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ... mit … km/h… Grund Nr… „.

(« Remettez l'ordre écrit n° 12 pour la limitation de vitesse de … km/h entre km ... et km… Motif N°…»).

Cette disposition est applicable jusqu'à mise à jour du « La » sur le réseau allemand.

Lorsque la remise des ordres n'est plus nécessaire, l'AC de Wörth ou de Lauterbourg transmet à l'AC de la gare encadrante la dépêche suivante :

„ Befehl n°12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ... „.

(« Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n° 12 pour la limitation de vitesse entre km ... et km … »).

Procédures à suivre lorsque la LTV se situe sur le territoire français

Les AC s'avisent mutuellement de cette limitation temporaire de vitesse, (ordre 12 motif donné par l'AC de Wörth selon les indications de l'Infrapôle), par dépêche prise en attachement dans le carnet d'enregistrement des dépêches sous la forme :

„ Befehl n°12 erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ... mit … km/h Grund ..„.

(« Remettez l'ordre écrit n°12 pour la limitation de vitesse de … km/h entre km ...et km.. motif .. »).

Cette disposition est applicable jusqu'à la mise en place d'un feu blanc à éclat sur le réseau français.

c. Repérage des zones de limitation de vitesse.

Les zones de limitation de vitesse situées sur le réseau ferré allemand sont repérées par des signaux allemands, même si ces derniers doivent être implantés en territoire français.

Les zones de limitation de vitesse situées sur le réseau ferré 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 la gare encadrante.

2.7.2 Autres modifications temporaires

Les mesures du point 2.7.1 sont également à appliquer en cas de modifications temporaires de la signalisation.

2.8 Modifications des installations

Toute modification des installations de la section frontière Lauterbourg / Wörth (RHEIN) 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 :

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Pfalz
Bahnhofplatz 14
D- 67434 Neustadt / Weinstraße

SNCF Réseau
Infrapôle Rhénan
48, chemin Haut
F-67200 STRASBOURG

3 Gestion de la capacité opérationnelle

3.1 Restriction de capacité

Lorsque des sillons doivent être modifiés ou supprimés sur la section frontière pour des raisons liées à l'exploitation, le COGC AL et la BZ Karlsruhe se concertent pour définir avec la ou les EF concernées la solution permettant l'acheminement des trains.

L'AC de Lauterbourg et l'AC de Wörth s'informent mutuellement et dès que possible des modifications ou suppressions de sillons.

3.2 Non utilisation d'un sillon

En cas de non utilisation d'un sillon sur la section frontière, les EF doivent aviser le COGC AL et la BZ Karlsruhe.

La BZ Karlsruhe et le COGC AL se communiquent les trains supprimés le plus tôt possible.

Le COGC AL avise l'AC de Lauterbourg, le BZ Karlsruhe avise l'AC de Wörth.

L'AC de Lauterbourg et l'AC de Wörth s'informent mutuellement et dès que possible de la suppression des trains par dépêche prise en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches sous la forme :

"Zug (Nummer) … fällt aus"

(« Train n° … supprimé »)

3.3 Consistance et échange de documents techniques

SNCF Réseau est chargé d'élaborer les RT sur la section frontière.

À cette fin, DB Netz RB Südwest communique par écrit au correspondant de SNCF Réseau (voir coordonnées ci-dessous), toutes les informations nécessaires et en particulier les changements du registre des vitesses autorisées (VzG) sur la partie allemande de la section frontière.

Tant que cette modification de vitesse n'est pas inscrite aux RT, les conducteurs doivent être avisés par la mise en place d'une limitation de vitesse temporaire.

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Pfalz
Bahnhofplatz 14
D- 67434 Neustadt / Weinstraße

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

4 Prescriptions relatives aux trains

4.1 Prescriptions à appliquer concernant la longueur, le freinage et la traction

Les prescriptions du réseau allemand concernant la composition, la longueur et le freinage sont à appliquer sur la section frontière jusqu'à la gare de Wörth (Rhein) comprise.

Les prescriptions du réseau français concernant le freinage sont à appliquer sur la section frontière jusqu'à la gare de Wörth (Rhein) comprise.

Toutefois, les trains de voyageurs en provenance ou à destination de l'Allemagne peuvent circuler jusqu'à la gare de Lauterbourg en appliquant les règles allemandes concernant la composition et le freinage.

Lorsqu'exceptionnellement tous les essieux d'un train de voyageurs ne sont pas freinés ou le pourcentage de freinage nécessaire n'est pas réalisé pour un train de marchandises, la BZ Karlsruhe doit en être informée.

4.2 La signalisation d'arrière des trains

Entre Lauterbourg et Wörth (Rhein), de jour comme de nuit, les signaux d'arrière suivante est requise :

- soit deux feux rouges,
- soit deux lanternes de queue.

La mise en place de la signalisation d'arrière est de la responsabilité de l'EF (entreprise ferroviaire) titulaire du train.

En cas de non conformité, l'AC ne rend pas voie libre et s'assure auprès du conducteur que le train est arrivé complet.

Le rétablissement de la signalisation d'arrière est à la charge de l'EF.

Exceptionnellement et uniquement de jour, il peut être fait usage de 2 plaques réflectorisées (signalisation propre à la DB) en remplacement de la signalisation d'arrière reprises ci-dessus.

Ces plaques réflectorisées ne peuvent être utilisées que jusqu'à Lauterbourg.

5 Circulation des trains

5.1 Befehl.

Le Befehl, dont un modèle figure en annexe 3 – *comporte plusieurs ordres numérotés de 1 à 14* - et s'adresse aux circulations empruntant la section frontière entre les gares de Lauterbourg et Wörth. Il intègre également les ordres de franchissement des signaux.

Un seul Befehl est utilisé pour donner l'ensemble des ordres.

La transmission des ordres d'un Befehl peut se faire soit :

- par GSM-R (case Zf à cocher),
- par remise en main propre au conducteur.

Lors d'une remise en main propre il y a lieu d'établir une copie de l'ordre. L'ordre et sa copie sont signés par l'AC et le conducteur.

En gare de Wörth, les conducteurs français reçoivent les ordres écrits en main propre uniquement.

Un seul Befehl est utilisé pour donner l'ensemble des ordres.

Pour compléter un Befehl, il y a lieu de :

- renseigner l'en-tête (n° du train et lieu),
- transmettre les ordres en respectant la numérotation (transmettre l'ordre n° 12 avant l'ordre 14),
- faire collationner la totalité des ordres transmis par le Befehl,,
- transmettre le code de transmission DB – voir art. 5.1.1.

5.1.1 Code de transmission du Befehl.

L'AC de Wörth, garant du contenu d'un ordre, doit identifier chaque ordre émis dans son secteur circulation par un code de transmission.

Ce code de transmission est composé d'une codification fixe – *le code alphanumérique de localisation* - suivi d'un nombre à trois chiffres aléatoires (ex. : RWRT02 – *023*).

Si le contenu d'un même ordre doit être transmis à plusieurs circulations, le code de transmission reste inchangé.

En l'absence de code transmis par l'AC de Wörth, le Befehl ne peut être délivré par l'AC de Lauterbourg.

5.2 Incidents - Situations de danger

Les situations d'incident, en rapport avec l'exploitation, sont reprises dans le Befehl figurant en annexe 3. Il y a lieu d'adapter les différents ordres de ce Befehl à la situation. L'AC de Lauterbourg peut solliciter l'AC de Wörth à cet effet.

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 aux AC de Lauterbourg et de Wörth (Rhein). L'alerte est formulée sous la forme suivante :

"Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!"

(Danger ! Arrêt des circulations)

3) Les AC de Lauterbourg et de Wörth (Rhein), doivent immédiatement transmettre l'ordre d'arrêt des trains par radio (GSM-R (D)) que la circulation se trouve sur le territoire français ou allemand.

Le message d'urgence à transmettre est le suivant :

"Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Wörth (Rhein) und Lauterbourg sofort anhalten! ***Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Wörth (Rhein) und Lauterbourg sofort anhalten!*** ***Hier (Fahrdienstleiter Wörth (Rhein) / Lauterbourg)***

(« Danger ! Arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Wörth (Rhein) et Lauterbourg ! Je répète : Danger ! Arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Wörth (Rhein) et Lauterbourg ! Ici : AC de Wörth (Rhein) / Lauterbourg)

En cas de panne radio (GSM-R (D)) les AC doivent essayer d'arrêter les circulations par un autre moyen.

4) L'AC de Wörth (Rhein) avise le service d'intervention à KARLSRUHE.
L'AC de Lauterbourg avise le CSQNE et le COGC Alsace.

5) Les AC de Wörth (Rhein) et de Lauterbourg s'entendent pour appliquer les mesures adéquates. Lorsque le traitement de la situation de danger n'est pas explicitement repris dans la présente consigne, les AC doivent prendre d'eux-mêmes les mesures susceptibles d'éviter les conséquences dangereuses pouvant résulter de cette situation et alerter le dirigeant d'astreinte.

(Si la circulation est possible, l'AC de Wörth indique à l'AC de Lauterbourg la nature et le contenu des ordres du Befehl à délivrer aux conducteurs).

6) Les AC avisent leur direction conformément aux directives de chaque gestionnaire d'infrastructure. Si nécessaire, une enquête commune doit être effectuée par les deux gestionnaires d'infrastructure.

7) En cas de déraillements ou de situations nécessitant l'intervention des services 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, etc.) est nécessaire, chacun des gestionnaires d'infrastructure applique ses propres règles d'intervention.
La limite d'intervention de ces services est la frontière étatique.

5.3 Secours

5.3.1 Principes

Le conducteur demande le secours soit par téléphone, par radio, par exprès ou par tout autre moyen.
Il ne doit pas se remettre en marche ni se laisser pousser sans l'autorisation de l'AC de Lauterbourg ou de l'AC de Wörth (Rhein).

Les AC, dès réception de la demande de secours, effectuent **une fermeture de voie** conformément à l'article 5.11 de la présente consigne jusqu'à la fin des opérations de secours.

Les AC et les conducteurs, en accord avec la BZ de Karlsruhe, s'entendent sur les conditions du secours ou les mesures à prendre indépendamment du fait que le secours soit demandé sur le territoire français ou allemand.

Le secours peut être porté :

- soit par le premier train utile circulant dans le même sens que le train en détresse,
- soit par un engin moteur seul,
- soit par un train de secours.

Ces circulations sont désignées ci-après par le vocable allemand « Sperrfahrt». Par ce terme sont désignées toutes les circulations amenées à circuler sur une partie de voie ayant fait l'objet d'une fermeture de voie.

5.3.2 Envoi d'une « Sperrfahrt »

L'AC de la gare concernée annonce à l'AC de la gare encadrante l'expédition d'une « Sperrfahrt » par la dépêche suivante, prise en attachement dans le carnet de dépêches :

„ Sperrfahrt (Nummer) … wird vom Bahnhof … abgelassen"

(« Expédition de la Sperrfahrt n° … de la gare de … »)

La « Sperrfahrt » est envoyée avec un Befehl comprenant :

- un ordre n°2 (franchissement du signal),
- un ordre n°8 (mentionnant tous les PN DB situés entre la gare en arrière ou en avant et le train en détresse)
- un ordre n°12 (limitation de vitesse en marche à vue – motif n°2).
- un ordre n°14 complété sous la forme :

„Fahren Sie bis km… zum havarierten Zug.
Holen Sie vor des Rückfahrt / Weiterfahrt die Zustimmung beim Fdl ein".

(« Circulez jusqu'au train en détresse au km ..., obtenez de la part de l'AC, l'autorisation de vous remettre en marche »)

5.3.2.1 Secours par l'arrière

1. **Retour à la gare en arrière de la Sperrfahrt avec le train en détresse**

Le conducteur de la « Sperrfahrt » signale à l'AC qu'il est prêt à revenir à la gare en arrière.

L'AC de la gare en arrière délivre le Befehl comprenant :

- un ordre n°8 (mentionnant tous les PN DB situés entre le train en détresse et la gare en arrière),
- un ordre n°12 (limitation de vitesse en marche à vue – motif ; porter la mention siehe 14 (voir 14))
- un ordre n°14 complété sous la forme (voir annexe 6.5) :

„Fahren Sie mit dem liegengebliebenen Zug zurück bis zum Einfahrsignal … des Bahnhofs (Name) … 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 »)

L'AC de la gare en arrière s'assure que le train est parvenu entier dans sa gare et avise l'AC de la gare encadrante par la dépêche suivante prise en attachement dans le carnet de dépêches :

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

(« Sperrfahrt n° … revenue en entier avec train en détresse n°… à …. »)

2. **Pousse du train en détresse**

L'AC de la gare en arrière délivre le Befehl comprenant :

- un ordre n°8 (mentionnant tous les PN DB situés entre le train en détresse et la gare en avant),
- un ordre n°12 (limitation de vitesse en marche à vue – motif ; porter la mention siehe 14 (voir 14))
- un ordre n°14 complété sous la forme :

„ Schieben Sie den liegengebliebenen Zug bis in den Bahnhof (Name) ... „

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

Dès l'arrivée de la « Sperrfahrt », avec le train en détresse, l'AC s'assure que le train est parvenu complet dans sa gare et avise, par dépêche, prise en attachement dans le carnet de dépêches, l'AC de la gare en arrière :

„ Sperrfahrt (Nummer) … mit liegengebliebenem Zug (Nummer) … ist vollständig im Bahnhof … angekommen".

(Sperrfahrt n° ..., avec train en détresse n°…, parvenu complet en gare de …»).

5.3.2.2 Secours par l'avant

Le conducteur de la « Sperrfahrt » signale à l'AC qu'il est prêt à revenir à la gare en avant.

L'AC de la gare en avant délivre le Befehl comprenant :

- un ordre n°8 (mentionnant tous les PN DB situés entre le train en détresse et la gare en avant),
- un ordre n°12 (limitation de vitesse en marche à vue – motif ; porter la mention siehe 14 (voir 14))
- un ordre n°14 complété sous la forme :

„Fahren Sie mit dem liegengebliebenen Zug zurück bis zum Einfahrsignal … des Bahnhofs (Name) … 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 »)

La Sperrfahrt est annoncée par dépêche prise en attachement sur le carnet de dépêches, à la gare encadrante, par l'AC de la gare en avant sous la forme :

„Sperrfahrt (Nummer) wird vom Bahnhof ... abgelassen"

(« Expédition de la Sperrfahrt n° … de la gare de … »)

Dès le retour de la « Sperrfahrt » avec le train en détresse, l'AC de la gare en amont s'assure que le train est parvenu complet dans sa gare et avise par dépêche l'AC de la gare aval :

„Sperrfahrt (Nummer) … mit liegengebliebenem Zug (Nummer) … ist vollständig im Bahnhof (Name) … angekommen."

(« Sperrfahrt n° ..., avec train en détresse n°…, parvenu complet en gare de …»).

5.4 Abandon d'une partie de train en pleine voie

Si une partie de train doit être abandonnée en pleine voie, il est interdit de rendre voie libre après l'arrivée de la première partie du train.

L'agent-circulation de la gare encadrante doit être renseigné.

La voie libre ne doit être rendue que si la partie de train abandonnée a dégagé le canton.

La partie de train abandonnée est ramenée en gare selon les prescriptions de l'article 5.3 de la présente consigne.

5.5 Retour à la gare en arrière d'un train en détresse par ses propres moyens

L'AC de la gare en arrière doit, au préalable, aviser l'AC de la gare encadrante.

L'AC de la gare en arrière délivre le Befehl comprenant :

- un ordre n°8 (mentionnant tous les PN DB situés entre le train et la gare en arrière),
- un ordre n°14 complété sous la forme :

„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).

L'AC de la gare en arrière s'assure que le train est parvenu entier et avise l'AC de la gare encadrante par la dépêche suivante, prise en attachement dans le carnet de dépêches :

„Liegengebliebener Zug n° … vollständig nach … zurückgekehrt"

« Train n° … en détresse revenu en entier à ... »

5.6 Réception d'une circulation sur voie occupée

La réception d'une circulation sur une voie occupée, en gare de Lauterbourg, doit se faire conformément aux prescriptions applicables sur le RFN.
Avant d'autoriser le franchissement du signal, l'AC de Lauterbourg doit délivrer un Befehl ordre n°12 (motif n°5) limitant la vitesse des trains à 20 km/h.

5.7 Dérangement des installations de sécurité embarquées

Toute EF qui doit emprunter la section frontière avec une installation de sécurité ou de radio embarquée défaillante doit le signaler dès que possible au centre opérationnel (COGC Alsace ou BZ) du réseau sur lequel elle circule. Dès que ce dernier en a connaissance, il en informe le centre opérationnel du réseau voisin. Chaque gestionnaire d'infrastructure prend les mesures propres à son réseau.

5.8 Modalités de communications entre les AC

Les dépêches sont transmises par l'intermédiaire du circuit téléphonique de cantonnement.

En cas de dérangement de cette liaison, les dépêches peuvent être transmises par toutes autres liaisons téléphoniques.

Les AC se présentent sous la forme suivante :

„Fahrdienstleiter Wörth (RHEIN) Name"

(« AC de Wörth (RHEIN) suivi du nom »)

"Fahrdiensleiter, Lauterbourg Name"

(« AC de Lauterbourg suivi du nom ».)

Les communications de sécurité et le collationnement s'effectuent conformément à l'article 1.3 de la présente consigne.

5.9 Annonce des trains

5.9.1 Principes

Les communications concernant la circulation des trains, sont échangées entre les AC de Wörth et de Lauterbourg.

Tous les trains sont soumis à une « **offre** » et à une demande « **d'acceptation** ».

Un train ne doit être expédié d'une gare que s'il a été accepté par l'autre gare.

Un train ne doit être offert et accepté, que dans les conditions suivantes :

- cinq minutes au plus tôt avant l'heure théorique de départ ou passage,
- après réception de la reddition de voie libre par le block ou, le cas échéant, par téléphone derrière le dernier train expédié,
- après reddition de voie libre par le block ou, le cas échéant par téléphone, derrière le dernier train reçu.

Les trains comportant des transports exceptionnels sont à offrir et à accepter dans les conditions prévues au chapitre 7 de la présente consigne.

5.9.2 Annonce d'un train avec acceptation

L'offre se fait dans les conditions suivantes :

„Hier Fdl …"

«AC de … »

„Hier Fdl … Zugmeldung : wird Zug (Nummer) ... angenommen?"

«AC de … : annonce de train : acceptez-vous train n° ...? »

L'acceptation se fait dans les conditions suivantes :

„Zug (Nummer.) ..., ja"

« Train n° ..., oui »

Cette acceptation est à collationner.

Après l'acceptation, tous les trains sont en principe à annoncer immédiatement sous la forme suivante :

„ Zug (Nummer) … ab….(Minute) "

« Train n°… à …min »

„ Ich wiederhole : Zug (Nummer) … ab….(Minute) "

« Je répète : Train n°… à …min »

„ Richtig "

« Correct»

Cette acceptation est à collationner.

5.9.3 Annonce d’un train sans acceptation :

L'offre se fait dans les conditions suivantes :

„Hier Fdl …“

«AC de … »

„Hier Fdl … Zugmeldung : wird Zug (Nummer) ... angenommen?“

«AC de … : annonce de train : acceptez-vous train n° ...? »

„Nein, warten"

« Non, attendez»

Le motif du refus de la demande d’acceptation doit être donné.

Lorsque le motif du refus a disparu, le train est accepté comme suit :

„Jetzt Zug (Nummer) ..., ja"

« Maintenant train n°..., oui ».

„ Zug (Nummer) … ab….(Minute) “

« Train n°… à …min »

„ Ich wiederhole : Zug (Nummer) … ab….(Minute) “

« Je répète : Train n°… à …min »

„ Richtig “

« Correct»

Cette acceptation est à collationner.

5.9.4 Heure réelle de départ différée

Si l’heure réelle de départ diffère d’au moins 2 minutes de l’heure annoncée, l’annonce doit être réitérée sous la forme suivante :

„Hier Fdl …“

«AC de … »

„Hier Fdl … : Berichtigte Zugmeldung: Zug (Nummer) …. Ab ... (Minute) “

«AC de … : correction de l’annonce : train n°… à … min ».

„ Ich wiederhole : Zug (Nummer) … ab….(Minute) “

« Je répète : Train n°… à …min »

„ Richtig “

« Correct»

Cette modification à l’heure réelle de circulation est à collationner.

5.9.5 Annulation de l’annonce

Dans le cas où un train déjà annoncé ne peut se mettre en marche, l’annonce pour ce train doit être annulée sous la forme suivante :

„Hier Fdl …“

«AC de … »

„Hier Fdl … : Berichtigte Zugmeldung: Abmeldung für Zug (Nummer) wird zurückgenommen“

« Correction de l’annonce : l’annonce pour train n°… est annulée »

„ Ich wiederhole: Abmeldung für Zug (Nummer) wird zurückgenommen“

« Je répète : l’annonce pour train n°… est annulée »

„ Richtig “

« Correct»

L’annulation de l’annonce est à collationner.

5.10 Non-respect du plan de Transport

L'ordre normal de succession des trains ne peut être modifié qu'après accord entre les AC de Wörth et de Lauterbourg.

Les trains ne transportant pas de voyageurs peuvent, après accord entre les agents circulation de Wörth et de Lauterbourg, circuler en avance sur leurs horaires.

5.10.1 Annonce des retards de trains

Tous les retards de trains supérieurs à 5 minutes sont à annoncer verbalement sous la forme suivante :

"Zug Nummer ... verkehrt mit circa ... Minuten Verspätung ab ..."

(«Train n° ... aura environ ... minutes de retard au départ de .... »).

Le retard réel de la circulation est pris en attachement en colonne « Observations » du Registre d'Annonce des Trains ».

5.11 Fermeture de voie sur la section frontière

5.11.1 Principes

Il ne peut être accordé qu'une seule fermeture de voie sur la section frontière. Les fermetures de voie multiples sont traitées par consigne temporaire ou appel au dirigeant d'astreinte.

Il y a lieu de distinguer **les fermetures de voie prévues** et **les fermetures de voie inopinées.**

Les fermetures de voies prévues sont appliquées pour :

- les travaux sur voies principales (voir chapitre 9),
- la desserte des ITE,
- l'engagement d'une ou de plusieurs circulations hors cantonnement,
- l'abandon de véhicules en pleine voie (voir article 5.4),
- la protection du personnel.

Les fermetures de voie inopinées sont appliquées en cas:

- d'obstacle (voir article 5.2),
- de secours à un train en détresse (voir article 5.3),
- de manœuvres sortant des limites d'une gare (voir article 8.2),
- de tout autre incident sur la section frontière empêchant la circulation des trains,
- de fermeture de l'écluse au km 59,170 en cas de crues du Rhin (voir article 5.11.5).

AC responsable de la fermeture de voie :
La fermeture de voie est effectuée par le premier AC informé d'un événement nécessitant une fermeture de voie.

Section de voie fermée :
La fermeture de voie concerne la partie de voie comprise entre le signal d'entrée E, km 50,810 (DB), de la gare de Wörth et les signaaux J, K, L km 55, 680 (SNCF) et H km 55,677 (SNCF), de la gare de Lauterbourg.

Mesures de sécurité :
Pour réaliser une fermeture de voie les AC prennent les mesures de sécurité prescrites par leurs référentiels respectifs.

En gare de Lauterbourg, l'ensemble des dépêches relatives à une fermeture de voie sont prises en attachement sur le carnet de fermeture de voie dont le modèle figure en annexe 2.

5.11.2 Réalisation de la fermeture de voie.

Une fermeture de voie ne peut être réalisée que lorsque les deux AC ont constaté que le dernier train ayant circulé a bien dégagé complet la section de voie à fermer.

L'AC à l'origine de la fermeture de voie, sollicite verbalement la gare encadrante sous la forme :

"Kann Gleis zwischen ... und ... gesperrt werden?"

(« Voie principale entre ... et … .peut-elle être fermée ? »)

L'AC de la gare encadrante :

- s'assure que le dernier train ayant circulé a bien dégagé complet la voie unique,
- prend les mesures de fermeture de voie,
- donne son accord par dépêche sous la forme :

"Ja, mit Sperrung des Gleises zwischen ... und ... einverstanden".

(« Oui voie principale peut être fermée entre ..... et ... »)

A la réception de cette dépêche, l'AC compétent prend les mesures de fermeture de voie puis prononce la fermeture de voie par la dépêche :

"Gleis zwischen ... und ... gesperrt ab … (Uhrzeit)"

(« Voie principale entre ... et ... fermée à partir de ...h ... min »).

En cas de fermeture de voie inopinée, celle-ci peut être réalisée immédiatement, sans que les dépêches de demande et accord ci-dessus ne soient échangées.

Les AC prennent attachement de la fermeture de voie sur leur registre de circulation respectif sous la forme :

*"**Gleis zwischen ... und ... gesperrt ab … (Uhrzeit)"***

(Voie entre … et … fermée à …h…min)

5.11.3 Levée de la fermeture de voie

Avant de levée une fermeture de voie : l'AC ayant demandé la fermeture de la voie devra obtenir verbalement l'accord de l'AC encadrant, sous la forme :

"Sperrung des Gleises zwischen ... und ... kann aufgehoben werden"

(« La fermeture de voie entre ... .et ... peut être levée »).

Si rien ne s'y oppose, l'AC ayant demandé la fermeture de la voie lève les mesures de fermeture de voie après disparition du ou des motifs l'ayant justifiée.

Annonce de levée d'une fermeture de voie : l'AC ayant demandé la fermeture de la voie effectue l'annonce sous la forme suivante :

"Sperrung des Gleises zwischen ... und ... aufgehoben."

(«Fermeture de voie entre ... et ... levée »).

Les AC prennent en attachement la levée de la fermeture de voie sur leur registre de circulation respectif sous la forme :

"Sperrung des Gleises zwischen ... und ... aufgehoben ab .. (Uhrzeit)."

*(*Fermeture de la voie entre … et … levée à …h … mn *.)*

5.11.4 Desserte des ITE de pleine voie

1. Généralités

Entre les gares de Wörth et Lauterbourg, les ITE suivants sont raccordés sur VP :

- Hagenbach I au km 53.1,
- Hagenbach II au km 54.0,
- Hagenbach III au km 58.4.

La desserte des ITE de la section de ligne Wörth à Lauterbourg doit se faire sous couvert d'une fermeture de voie selon le point 5.11 de la présente consigne.

La desserte d'un ITE, pendant la période de cessation du service de la circulation de l'AC de Lauterbourg, est interdite en l'absence de fermeture de voie.

L'AC de la gare de Wörth autorise la desserte des ITE.

La desserte des ITE est organisée par l'AC de Wörth qui est chargé de réaliser la fermeture de voie correspondante.

Nota : si une fermeture de voie a déjà été réalisée par la gare de Lauterbourg, une seconde fermeture de voie, pour la desserte des ITE, ne peut être réalisée par la gare de Wörth qu'après la levée de la fermeture de voie réalisée par l'AC de Lauterbourg. .

2. Desserte des ITE pendant l'ouverture des gares de Wörth et Lauterbourg

Les heures de dessertes régulières sont reprises dans les documents horaires.

Les dessertes exceptionnelles se font d'entente entre les AC de Wörth et Lauterbourg.

L'AC de Wörth annonce à l'AC de Lauterbourg l'engagement et le dégagement de la desserte.

Le dégagement de la desserte et la levée de l'interdiction de circulation peuvent être faites conjointement.

3. Réalisation des dessertes

Desserte « en antenne » :

Départ de la desserte :

„Sperrfahrt Nr … ab Wörth um … Uhrzeit"

(« Sur voie fermée, circulation n°… parti de Wörth à ... h … mn »)

Retour de la desserte :

„Sperrfahrt Nr … in Wörth beendet. Sperrung des Gleises von Wörth nach Lauterbourg aufgehoben"

(«Sur voie fermée, circulation n° … arrivé à Wörth. Fermeture de voie entre Wörth et Lauterbourg levée »)

Desserte « Origine / Terminus » :

Terminus dans l'ITE :

„Sperrfahrt Nr … in Ausweichanschlussstelle … beendet. Sperrung des Gleises von Wörth nach Lauterbourg aufgehoben"

(«Sur voie fermée, circulation n° … arrivé dans l'ITE. Fermeture de voie entre Wörth et Lauterbourg levée. »)

Origine de l'ITE :

„Sperrfahrt Nr … in Ausweichanschlussstelle … voraussichtlich ab … (Uhrzeit)"

(« Sur voie fermée, circulation n°… prévu de partir de l'ITE … à … h … mn »)

Ces dépêches sont prises en attachement sur le carnet de fermeture de voie de Lauterbourg (voir modèle en annexe 2).

Les fermetures de voies sont prises en attachement sur le registre d'annonce des trains.

Mesures particulières liées à la cessation du service de l'AC de Lauterbourg

Pour permettre la desserte des ITE lorsque l'AC de Lauterbourg a cessé son service, il y a lieu de réaliser une fermeture de voie, avant la cessation de service de Lauterbourg, conformément aux prescriptions de l'article 5.11 de la présente consigne.

Après fermeture de la voie entre Wörth et Lauterbourg, l'AC de Wörth peut autoriser l'engagement de circulation, sans annonce préalable à l'AC de Lauterbourg.

Les AC prennent attachement de la fermeture de voie sur leur registre de circulation respectif sous la forme :

*"**Gleis zwischen ... und ... gesperrt ab … (Uhrzeit)"***

(Voie entre … et … fermée à …h…min)

L'AC de Wörth lève la fermeture de voie, qu'après s'être assuré du dégagement de la desserte.

La levée de la fermeture de voie est réalisée lors de la reprise du service de la circulation de l'AC de Lauterbourg, conformément aux prescriptions de l'article 5.11.3 de la présente consigne.

Les AC prennent en attachement la levée de la fermeture de voie sur leur registre de circulation respectif sous la forme :

"Sperrung des Gleises zwischen ... und ... aufgehoben ab .. (Uhrzeit)."

(Fermeture de la voie entre … et … levée à …h … mn .)

5.11.5 Fermeture de voie en cas de crue du Rhin

Afin de sécuriser la digue principale du Rhin, une écluse est située au km 59.170 (PN 1318 à Berg). Celle-ci est fermée lorsque le Rhin est en crue.

La communauté des communes de Hagenbach demande à l'AC de Wörth d'interdire les circulations sur la section frontière ou fait lever cette interdiction de circulation pour permettre la fermeture ou l'ouverture de l'écluse située au km 59.170.

L'AC de Wörth informe l'AC de Lauterbourg.

La voie est fermée conformément à l'art.5.11 de la présente consigne.

L'AC de Wörth avise la BZ de Karlsruhe, l'AC de Lauterbourg avise le COGC Alsace.

6 Dérangement des installations techniques de la section frontière

6.1 Dérangement des moyens de communication entre les AC

En cas de dérangement du téléphone, les annonces de train sont réalisées par le téléphone automatique relié à la Basa-Wörth, le GSM-R (D) ou le téléphone public (voir article 2.3 de la présente consigne).

En cas de dérangement de tous les moyens de communication, lorsque les AC ont l'assurance que les installations de cantonnement fonctionnent normalement, la circulation des trains reste autorisée, sous réserve que :

- les trains des deux sens aient reçu un ordre écrit de marche à vue Befehl - ordre n°12 (motif n°7) sur tout le canton,
- les trains de sens Lauterbourg/Wörth aient reçu un ordre d'assurer la sécurité au PN km 55,948 – Befehl ordre n°14 sous la forme :

„Sie müssen halten vor BÜ in km 55,948. Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist".

(« Vous devez vous arrêtez avant le PN au km 55.948. Vous êtes autorisé à reprendre votre marche lorsque le PN est sécurisé.»)

En cas de dérangement simultané du block et des liaisons téléphoniques, aucune circulation ne doit être expédié entre Lauterbourg et Wörth jusqu'à rétablissement du fonctionnement du téléphone.

Sont également interdites les manœuvres au-delà des limites de la gare et les circulations hors cantonnement.

6.2 Dérangement des installations de sécurité sur la section frontière

Les différents cas de dérangements sont :

6.2.1 Dérangement ou travaux sur block nécessitant la substitution du cantonnement téléphonique.
6.2.2 Dérangement des PN.
6.2.3 Particularités concernant le PN 74 de Lauterbourg.
6.2.4 Raté de fermeture des signaux d'entrée des gares de Lauterbourg et Wörth.
6.2.5 Dérangement des sémaphores J, K, L ou H.
6.2.6 Dérangement du GA 112.
6.2.7 Dérangement ou interruption de la liaison GSM-R(D).
6.2.8 Dérangement du DAAT.
6.2.9 Dérangement des aiguilles de Lauterbourg.

6.2.1 Dérangements ou travaux sur le block nécessitant la reddition de voie libre par téléphone.

Cas de dérangements nécessitant la reddition de voie libre par téléphone :

- Franchissement d'un signal de sortie en position de fermeture ou en dérangement,
- Franchissement intempestif d'un signal de sortie fermé,
- Dérangement de block pour les motifs suivants :
    - Manœuvre d'annonce ou de reddition sans effet ou absence de voyants de contrôle lors de la manœuvre du block,
    - Manœuvre réalisée au moyen des dispositifs de secours,
    - Reddition intempestive de voie libre.
- Plombs, repérés par un encadrement jaune, venant à manquer ou rompus (sauf cas d'une intervention des services autorisés),
- Reddition de voie libre téléphonique prescrite par le service technique de la DB ou par un agent SNCF réseau (en cas de travaux par exemple),
- Retour d'un train à la gare en arrière suite à détresse.
- Raté de fermeture du signal d'entrée.

L'AC qui constate le dérangement du block avise son service de maintenance et prend en attachement le dérangement sur le carnet de dérangement des installations de sécurité (voir annexe 4b).

Pendant toute la durée du dérangement, après la mise en place de la reddition voie libre par téléphone, l'utilisation du block et des Sémaphores se fait dans les conditions normales. L'AC commande l'ouverture du Sémaphore donnant accès à la VU.

Si le Sémaphore donnant accès à la VU ne s'ouvre pas, il y a lieu de délivrer un Befehl – ordre n°2 pour en autoriser le franchissement.

Nota : en cas de mauvaise desserte des installations, uniquement pour les trains de sens Lauterbourg – Wörth, l'AC de Lauterbourg sollicite l'AC de Wörth pour déterminer s'il y a lieu d'aviser l'agent mainteneur.

6.2.1.1 Procédure à appliquer jusqu'à reprise du service normal du block.

1. Reddition de voie libre par téléphone

L'AC qui constate le dérangement met en place la procédure de reddition de voie libre par téléphone, sous la forme :

„Rückmelden erforderlich ab ... Uhr wegen Blockstörung"

(«Reddition de voie libre téléphonique substituée au block à partir de ... h suite à ... (motif)»).

Cet avis est pris en attachement sur le registre d'annonce des trains (voir annexe 4a).

Avant d'expédier le premier train, il y a lieu de s'assurer que le dernier train expédié est arrivé complet dans la gare encadrante.

Cette assurance est matérialisée par la prise en attachement de l'heure d'arrivée de la circulation sur le registre d'annonce des trains, dans la colonne « *Avis d'arrivée* » (voir annexe 4a).

Derrière chaque circulation, la reddition de voie libre est transmise par téléphone à la gare encadrante, après avoir obtenu l'assurance que le train est arrivé complet en gare sous la forme :

„Zug (Nummer)... in ... (Name des Ankunftsbahnhofs)"

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

L'heure de cet avis est prise en attachement sur le registre d'annonce des trains, dans la colonne « Avis d'arrivée ».

2. Reddition de voie libre intempestive

En cas de reddition de voie libre intempestive, le signal de sortie doit être maintenu fermé.

L'AC se renseigne auprès de l'AC de la gare voisine, afin de savoir si le dernier train expédié est bien parvenu complet dans sa gare.

Si tel n'était pas le cas, il applique les mesures prévues en cas de dérangement de block.

6.2.1.2 Reprise du service normal

Le service normal du block est repris après remise en état par l'agent mainteneur sauf en cas de mauvaise desserte des installations (voir point 2 ci-dessus).

Avant de reprendre le service normal du block, il ya lieu de s'assurer qu'un train de chaque sens à circuler dans les conditions normales de fonctionnement des installations.

La reprise du service normal est alors donnée sous la forme :

„Rückmelden aufgehoben ab .... Uhr"

(« Procédure de reddition de voie libre téléphonique levée à ... heure »).

Cet avis est pris en attachement sur le registre d'annonce des trains (voir annexe 4a).
L'AC de Lauterbourg amortit les colonnes 5 et 6 du carnet de dérangement (voir annexe 4b).

6.2.2 Dérangement des PN DB

1. PN surveillés à distance :

La surveillance du fonctionnement normal des PN 1298, 1300, 1301 et 1305 est assurée par l'AC de Wörth.

La fermeture des PN 1298, 1300 et 1301 est assurée au moyen de la clé DB 21 insérée dans la serrure (Hilfseinschalttaste HET) installée devant le PN.

Concernant les PN 1305 et 1306, la fermeture des barrières est assurée par le passage à vitesse réduite de la circulation sur une balise repérée par une pancarte « HET Automatique » située avant le PN.

Si l'un des PN repris ci-dessus est en dérangement :

- la protection du PN doit être assurée par le personnel du train
- l'AC de Wörth prescrit à l'AC de Lauterbourg les ordres à délivrer (annexe 6.2 pour ordre n°8 et 6.3 pour ordre n°14 suivant la présence éventuelle d'autres ordres).

Ordre prescrit par l'AC de Wörth :

„ BÜ … (Nr) in Kilometer … (km) ist gestört. Ab … Uhrzeit ist für BÜ in Kilometer … (km) für alle Züge Befehl Nr … (8 oder 14) erforderlich"

(« PN n° ... au km … en dérangement. A partir de … h … min. remettez à tous les trains l'ordre écrit n°… (8 ou 14) ».)

Pendant toute la durée du dérangement et jusqu'à la fin du dérangement, l'annonce des trains est complétée comme suit :

„ Zug (Nummer) mit Befehl …(8 oder 14) ab …(Uhrzeit)"

(« Train (numéro) avec ordre écrit … (8 ou 14) partir à … h ... min. »)

Cet avis est matérialisé par la mention « Befehl 8 ou 14 » pris en attachement en colonne observations" du Registre d'Annonce des Trains.

A la fin du dérangement, l'AC de Wörth avise, par dépêche, l'AC de Lauterbourg et fait cesser la remise des ordres écrits.

„Ab … (Uhrzeit) sind Befehle ... (8 oder 14) für BÜ ... (Nr) in Kilometer … (km) nicht mehr erforderlich"

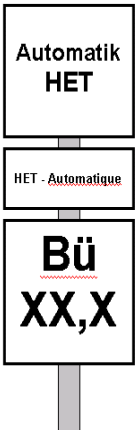
(« A partir de … h ... min, cessez de remettre des ordres écrits n°… (8 ou 14) pour le PN n°… au km … »)

2. PN surveillés par les conducteurs de trains (Lo bzw. ÜS) :

Le fonctionnement normal des PN 1308, 1311, 1312, 1314, 1316, 1318, 1319 et 1322 est contrôlé par un signal situé à une distance du PN correspondant à la distance de freinage.

La fermeture des PN 1312, 1314 et 1316 est assurée au moyen de la clé DB 21 insérée dans la serrure (Hilfseinschalttaste HET) installée devant le PN.

Concernant les PN 1308, 1311, 1318, 1319 et 1322 la fermeture des barrières est assurée par le passage à vitesse réduite de la circulation sur une balise repérée par une pancarte « Automatik HET/HET Automatique » située avant le PN.



Si l'un des PN repris ci-dessus est en dérangement :

- la protection du PN doit être assurée par le personnel du train
- s'il y a lieu, l'AC de Wörth prescrit à l'AC de Lauterbourg les ordres à délivrer (annexe 6.2 pour ordre n°8 et 6.3 pour ordre n°14).

Ordre prescrit par l'AC de Wörth :

„ BÜ … (Nr) in Kilometer … (km) ist gestört. Ab … Uhrzeit ist für BÜ in Kilometer … (km) für alle Züge Befehl Nr … (8 oder 14) erforderlich"

(« PN n° ... au km … en dérangement. A partir de … h … min. remettez à tous les trains l'ordre écrit n°… (8 ou 14) ».)

Pendant toute la durée du dérangement et jusqu'à la fin du dérangement, l'annonce des trains est complétée comme suit :

„ Zug (Nummer) mit Befehl …(8 oder 14) ab …(Uhrzeit)"

(« Train (numéro) avec ordre écrit … (8 ou 14) partir à … h ... min. »)

Cet avis est matérialisé par la mention « Befehl 8 ou 14 » pris en attachement en colonne observations du registre d'annonce des trains.

A la fin du dérangement, l'AC de Wörth avise, par dépêche, l'AC de Lauterbourg et fait cesser la remise des ordres écrits.

„Ab … (Uhrzeit) sind Befehle ... (8 oder 14) für BÜ ... (Nr) in Kilometer … (km) nicht mehr erforderlich"

(« A partir de … h ... min, cessez de remettre des ordres écrits n°… (8 ou 14) pour le PN n°… au km … »)

6.2.3 Particularités concernant le PN 74 de Lauterbourg

1. Bris de barrières tous les feux routiers fonctionnent :

Délivrance d'un Befehl (voir annexe 6.4) comportant :

- un Befehl - ordre n°12 - motif n°10 avec mention de respecter la vitesse limite de 20 km/h au franchissement du PN 74,
- un Befehl - ordre n°12.2.

2. Bris de barrières un ou plusieurs feux routiers ne fonctionnent pas :

1. mise en place d'une banderole type « Baron »,
2. mise en place de feux de substitution (un feu par sens de circulation routière),
3. délivrance d'un Befehl (voir annexe 6.4) comportant :
    - un ordre n°12 motif n°10 avec mention de respecter la vitesse limite de 20 km/h au franchissement du PN 74
    - un ordre n°12.2.

6.2.4 Raté de fermeture ou extinction à la fermeture du signal d'entrée

En cas de raté de fermeture, de position douteuse ou d'extinction à la fermeture du signal d'entrée de sa gare, l'AC concerné doit prescrire, par dépêche prise en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches, à l'AC de la gare encadrante de remettre, jusqu'à nouvel avis, à chaque train un Befehl - ordre n°14 sous la forme :

„Ab Zug Nr … übergeben Sie dem Triebfahrzeugführer den Befehl 14". Halten sie vor dem Einfahrtsignal … des Bahnhofes … und melden sie sich beim Fahrdienstleiter ».

(« Remettez, aux conducteurs, à partir du train n° … l'ordre écrit n° 14 de s'arrêter avant le signal d´entrée … de la gare de … et de se mettre en relation avec l'AC. »)

L'AC de Lauterbourg met en place un Dispositif de Réflexion sur le levier du Sémaphore N.

A la fin du dérangement, l'AC concerné doit aviser l'AC de la gare encadrante par dépêche prise en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches, sous la forme :

Schrifftlicher Befehl 14 nicht mehr erforderlich.

(« Cessez de remettre l'ordre écrit 14 »)

6.2.5 Dérangement des sémaphores J, K, L ou H

En cas de dérangement s'opposant à l'ouverture d'un de ces sémaphores, il y a lieu – *après avoir vérifié les conditions d'ouverture* – de délivrer un Befehl - ordre n° 2 et 2.1 (marche à vue jusqu'au GA 112 conformément à la consigne rose de Lauterbourg) pour en autoriser le franchissement.

6.2.6 Dérangement du GA 112

En cas de dérangement s'opposant à l'ouverture du GA 112 il y a lieu de délivrer un Befehl - ordre n° 2 pour en autoriser le franchissement.

6.2.7 Dérangement ou interruption de la liaison GSM-R (D)

En cas de dérangement ou d'interruption de la liaison GSM-R (D), il y a lieu de remplacer ce moyen de communication par un autre moyen décrit à l'article 2.3 de la présente consigne.

L'AC de Lauterbourg signale tout dérangement de la liaison GSM-R (D) à l'AC de Wörth. Ce dernier retransmet ce signalement au service DB concerné (EVZS). Ce service est en charge du remplacement de l'installation en dérangement.

6.2.8 Dérangement du DAAT

En cas de dérangement du DAAT, les circulations à destination du réseau DB doivent recevoir un Befehl - ordre n°14 rédigé comme suit :

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

(« Par suite de dérangement du DAAT, vous devez vous arrêtez avant le signal … (H, J, K ou L), annuler le DAAT, et de ne pas tenir compte de la répétition signal fermé. »)

6.2.9 Dérangement d'aiguille à Lauterbourg

En cas de dérangement d'une aiguille, immobilisée par un ou plusieurs boulons de calage, il y a lieu de délivrer un Befehl ordre n°12 (motif n°36) limitant la vitesse du train à 5 km/h au franchissement de celle-ci.

7 Transports exceptionnels (TE)

7.1 Principes

L'acheminement des TE n'est pas prévu sur la section de ligne Wörth - Lauterbourg.

Toutefois, en cas d'interruption inopinée de l'exploitation d'un autre point frontière, un tel transport peut être autorisé après entente préalable du COGC AL et le Regional Bereich Südwest (RB Südwest) qui prendraient les mesures de sécurité nécessaires.

L'EF doit obtenir les documents suivants :

- un Avis de TE (ATE) délivré par le Bureau des TE (BTE) de SNCF qui règle les conditions de circulation sur la partie française du parcours jusqu'à ou à partir de la frontière étatique,
- une Bza délivrée par le "Team außergewöhnliche Transporte (TaT de RB Südwest) de DB Netz qui règle les conditions de circulation sur la partie allemande du parcours à partir de ou jusqu'à la frontière étatique.

Un TE, circulant sur la section frontière, ne doit être incorporé dans un train qu'à la double condition suivante :

- DB Netz AG a délivré pour ce TE une "Beförderungsanordnung" (Bef-Ano) pour les trains figurant au service annuel ou une "Fahrplananordnung (Fplo)" pour les trains ne figurant pas au service annuel,
- le COGC Alsace a délivré une « Autorisation d'incorporation d'un TE ».

La Bef-Ano/Fplo de DB Netz contient :

- le numéro de la Bza de DB Netz et le numéro de l'ATE de SNCF,
- le jour de circulation,
- le train à utiliser,
- les conditions (restrictions) de circulation sur l'ensemble de la section frontière.

L'autorisation d'incorporation est donnée :

- dans le sens France-Allemagne, par une dépêche adressée au représentant de l'EF, éventuellement par l'intermédiaire du COGC AL,
- dans le sens Allemagne-France, par l'accord indiqué sur l'imprimé spécifique bilingue adressé à DB Netz (Fpl Karlsruhe) par le COGC AL.

7.2 Imprimé spécifique bilingue (voir Annexe 5)

Le COGC AL et le service responsable des horaires (Fahrplanabteilung) de DB Netz RB Südwest se concertent quant à la circulation des Transports Exceptionnels. Pour ce faire, le COGC AL ou le Fpl Karlsruhe, 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 TE différents dans un même train.
Après examen, le COGC AL ou le Fpl Karlsruhe, 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.

7.3 Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels

Dans le sens France-Allemagne le TE ne doit être incorporé dans le train d'acheminement que s'il a été muni d'une autorisation d'incorporation donnée par le COGC Alsace.

Dans le sens Allemagne-France aucune autorisation d'incorporation n'est transmise à l'EF. L'autorisation d'incorporation est transmise par le COGC AL à Fpl Karlsruhe sous la forme de l'accord indiqué sur l'imprimé spécifique bilingue.

Le COGC Alsace transmet par dépêche l'AC de Lauterbourg les renseignements suivants :

- le jour de circulation,
- le train utilisé,
- les numéros d'ATE et de Bza
- les restrictions de circulation applicables sur l'ensemble de la section frontière.

Parallèlement, le Fpl Karlsruhe transmet à l'AC de Wörth le Bef/Ano ou le Fplo comportant :

- le jour de circulation,
- le train utilisé,
- les numéros d'ATE et de Bza,
- les restrictions de circulation applicables sur l'ensemble de la section frontière.

7.4 Offre et acceptation des transports exceptionnels

L'AC devant expédier un train acheminant un (ou plusieurs) TE doit préalablement offrir ce train à l'AC de la gare encadrante, par dépêche prise en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches, sous la forme :

„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°...? »).

Si le train achemine plusieurs TE faisant l'objet d'ATE / Bza différents, l'offre reprend chacun des numéros d'ATE ou Bza concernés.

L'AC de la gare encadrante 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 par dépêche prise en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches 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, l'AC de 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 par dépêche prise en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches comme suit :

„Jetzt Zug (Nr.) mit außergewöhnlichem Transport/außergewöhnlichen Transporten ja."

(« Train °... avec Transport(s) Exceptionnel(s), oui (je l'accepte) »).

8 Manoeuvres

8.1 Principes

Les manœuvres en gare de Wörth et Lauterbourg sont effectuées selon les règles nationales propres à chaque réseau.

Sans accord de l'AC de la gare encadrante, les manœuvres sont autorisées :

- en gare de Lauterbourg jusqu'au signal GA 112 km (SNCF) 56,150,
- en gare de Wörth (RHEIN) jusqu'au signal Ra10 km (DB) 50,587,

En gare de Lauterbourg et Wörth, les engins moteurs (HLP) évoluent sans pilote et selon les prescriptions réglementaires propres à chaque Réseau,

En gare de Wörth, si des problèmes linguistiques (conducteur francophone ayant des connaissances limitées en langue allemande) ne peuvent garantir la compréhension de l'ordre verbal de franchissement du signal Hp0 les manœuvres doivent être accompagnées par un agent de la DB.

8.2 Manœuvres entre les signaux Ra 10 (DB) et GA112 (SNCF)

La protection des manœuvres, entre le signal Ra 10 de Wörth et le signal GA 112 de Lauterbourg, doit être assurée par une fermeture de voie selon les prescriptions de l'article 5.11 de la présente consigne.

Lorsqu'une manœuvre doit s'engager au-delà du signal GA 112 de la gare de Lauterbourg, le chef de la manœuvre doit au préalable actionner la touche d'annulation d'annonce UT située au km SNCF 56,124 (SNCF) à l'aide de la clé DB 24 (entreposée au poste 1 de Lauterbourg). Cette action permet d'annuler l'annonce au PN 1322 pendant 120 secondes. Cette action est à réitérer si nécessaire.

Si la manœuvre a dépassé le GA 112 sans qu'au préalable l'annulation d'annonce UT ait été actionnée en déclenchant ainsi une annonce au PN 1322, la manœuvre doit engager puis dégager complètement le PN 1322 situé au km 60,435 (DB). Au retour, l'annonce du PN 1322 devra être actionnée automatiquement par la manœuvre en s'approchant avec prudence de la pancarte « Automatik HET/HET automatique » située devant le PN (voir article 6..2.2 de la présente consigne).

En cas de dérangement des installations de sécurité ou de dérangement total des moyens de communication entre les AC de Lauterbourg et de Wörth (Rhein), les manœuvres entre les signaux Ra 10 (DB) et GA112 (SNCF) sont interdites.

9 Entretien préventif et curatif des installations fixes – travaux sur les installations fixes.

9.1 Principes

Chacun des deux Gestionnaires d'Infrastructure entretient les installations ferroviaires dont il a la charge conformément aux prescriptions techniques de chaques installations, que celles-ci soient situées sur le territoire français ou sur le territoire allemand.

Toute intervention programmée sur une installation située sur le réseau ferré national voisin doit faire l'objet d'une concertation entre les services techniques compétents des deux GI : RN Pfalz Neustadt et SNCF Réseau. Le GI sur le territoire duquel se situe l'installation doit mettre, si nécessaire, à disposition du GI intervenant un agent des services techniques concernés. Le cas échéant un document commun bilingue établi par les services techniques concernés 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.

Pour tous les travaux programmés nécessitant une modification des horaires des trains ou une fermeture de voie, les instructions écrites doivent être arrêtées en commun par la RB Südwest de DB Netz AG, Koordination Betrieb/Bau Karlsruhe et SNCF Réseau 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.

Adresse DB Netz AG
michael.m.ziegler@deutschbahn.com

+ 49 721 938 7872

florian.kimpel@deutschbahn.com

+ 49 6321 851 303

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 concerné s'entend avec l'AC de la gare encadrante. Il prend ensuite les mesures nécessaires pour permettre l'intervention (fermeture de voie par exemple).

Toute intervention dans la zone dangereuse doit être protégée par une fermeture de voie.

Les dérangements de block sur le RFN sont relevés en présence des services SNCF Réseau et DB Netz AG.

L'AC de Lauterbourg avise l'AC de Wörth, en lui indiquant approximativement l'heure d'arrivée des techniciens de SNCF Réseau. L'AC de Wörth informe les services techniques de DB AG concernés en leur indiquant de l'heure d'arrivée des services techniques de SNCF Réseau.

En cas d'aléas, écart horaire de 1 heure sur l'horaire convenu, les AC s'en informent mutuellement afin de l'indiquer à leurs services techniques.

Sauf cas de force majeur, l'installation du block devra être remise en état côté français ou côté allemand dans un délai n'excédant pas 24 heures.

Les dérangements des installations de communication du réseau ferré national français sont traités par SNCF Réseau. Si l'origine du dérangement à sa source sur le réseau DB (ex. câble longeant la ligne), l'Infrapôle Rhénan avise l'AC de Wörth pour avis aux services concernés de DB Netz AG (EVZS).

Coordination des travaux entre DB Netz AG, I.NP-SW-D-KAR (IL) et SNCF Réseau Infrapôle Rhénan dans le cadre de l'inspection et de l'entretien de la signalétique allemande sur la section frontière et dans la gare de Lauterbourg.

La maintenance des installations de technologie allemande sur le RFN n'a pas été intégrée dans les pas de maintenance de DB Netz AG – ancienneté des installations et situation hors du territoire.

De ce fait, après une rencontre bilatérale entre les services concernés (SNCF Réseau Infrapôle Rhénan et DB Netz AG) le 22 juin 2016 à Haguenau, il a été convenu que la maintenance des installations de technologie allemande sur le RFN, leur mise en conformité avec la sécurité ferroviaire, ne peut être réalisée que par DB Netz AG.

La remise en état du block est realisée avec des composants validés par DB Netz AG.

Inspection, maintenance et travaux de relève de dérangement.

DB Netz AG, I.NP-SW-D-KAR (IL), doit informer SNCF Réseau (Infrapôle Rhénan). Les deux mainteneurs s'entendent pour fixer une date d'intervention et fournir le personnel adéquat.

A la date retenue, les agents mainteneurs doivent signaler leur présence à l'AC de Lauterbourg, qui fera office d'interprète (compréhension et traduction des échanges).

Appareils et moyens de mesures, pièces de remplacement.

Tous les appareils de mesures, les moyens autres, ainsi que les pièces de remplacement, sont fournis par DB Netz AG.

Si des investigations plus amples devaient être menées, il y aura lieu de se concerter localement entre SNCF Réseau Infrapôle Rhénan et DB Netz AG. DB Netz AG s'engage à fournir à SNCF Réseau, les résultats et conclusions suites aux inspections, à la maintenance ou à la relève de dérangements des installations de sécurité, ceci afin que SNCF Réseau prenne connaissance de l’état de l’installation.

9.2 Périmètre de compétences des services technique de chaque GI

9.2.1 Installations de signalisation

La DB Netz entretient les installations suivantes :

- Touche d'annulation d'annonce (UT) km 56,124 (SNCF)
- Détecteur d'annonce, repère origine d'annonce PN 1322, repère du joint isolant pour le PN 1322 km 60,435 (DB) km 56,129 (SNCF)
- Chemin de câbles DB du km 56,129(SNCF) au km 56,620 (SNCF) - *du km 56,840 (SNCF) au km 56,620 (SNCF) le chemin de câbles appartient à la SNCF*
- Le contrôle de fermeture du PN 1322 km 60,435 (DB) km 56,671 (SNCF)
- Le câble d'alimentation de la signalisation lumineuse et des demi-barrières du PN 1322 du km 56,840 (SNCF) au km 56,129 (SNCF)
- Les balises Indusi installées dans la gare de Lauterbourg. Ces dernières sont propriétés de DB Netz.

SNCF Réseau entretient les installations suivantes :

- Signal d'entrée N km 56,150 (SNCF)
- Pancarte « Heurtoir à 200 m » km 56,180 (SNCF)
- Balises Intégra Sud (balise pour les changements de système KVB / Indusi) km 56,200 (SNCF)
- Feu violet de heurtoir km 56,380 (SNCF)
- Balises KVB km 56,600 (SNCF)
- TIV 30 fixe éclairé km 56,675 (SNCF)
- Signal d'annonce An, km 60,954 (DB)
- Détecteur annonce des circulations km 59,549 (DB)
- les armoires, câbles et installations d'alimentation s'y rapportant.

9.2.2 Installations de télécommunication

DB Netz

La radio GSM-R (D) ainsi que la carte SIM de la radio GSM-R (D) est propriété de DB Netz. Elle est gérée par DB Netz en tant qu'abonné à l'opérateur téléphonique.

Les dérangements de la radio GSM-R (D) sont à signaler à l'AC de Wörth qui transmet cet avis au service de la DB concerné (EVZS) à Karlsruhe.

SNCF Réseau

SNCF réseau entretient le téléphone du signal d'entrée N situé au km 56,150 (SNCF) et le câble d'alimentation s'y rapportant.

9.3 Circulation à voie fermée

Dès que la voie est fermée, des circulations (trains de travaux ou lorrys automoteurs) peuvent être engagées selon la réglementation propre à chaque GI.

Lorsque ces circulations sont engagées sur une voie fermée conformément à l'article 5.11 de la présente consigne, l'engagement doit être concerté entre les AC et annoncé verbalement.

Le dégagement doit être annoncé à l'AC de la gare encadrante par dépêche, prise en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches, sous la forme :

„Sperrfahrt n° ... ist vollständig im Bahnhof … angekommen"

« AC de ... à AC de … Sperrfahrt n° … a dégagé complet en gare de … »

Ces circulations sont prises en attachement sur le registre d'annonce des trains.

9.4 Passages à niveau - avis aux gardes de PN et aux mainteneurs de l'infrastructure.

En cas de reprise de gardiennage d'un PN ou de la présence d'agent mainteneur dans la voie, l'AC avisé doit en informer la gare encadrante verbalement. Cet avis est prise en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches.

Lors de l'offre d'un train, les AC doivent s'assurer que le garde ou l'agent mainteneur est également à l'écoute sur le circuit téléphonique et que celui-ci a bien pris connaissance de l'offre et de l'acceptation du train.

L'agent de maintenance avise l'AC de Wörth du début et de la fin probable des travaux ainsi que l'emplacement du chantier et de l'équipe de maintenance.

Pour le sens de circulation Lauterbourg – Wörth, l'AC de Wörth demande à l'AC de Lauterbourg de remettre au train l'ordre écrit utile, en précisant l'étendue de la zone concernée.

L'avis de reprise du service normal du PN, émis par le garde, est pris en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches à Lauterbourg.

Si le garde ou l'agent mainteneur ne répond pas ou en cas de dérangement du téléphone, le train reçoit un Befehl comportant :

- Pour un PN, un ordre écrit n°8 (ordre d'assurer la sécurité au passage à niveau - voir annexe 6.2)
- Pour une zone de travaux, un ordre écrit n°12 (de marcher à vue sur l'étendue du chantier - voir annexe 6.1).

9.5 Travaux sur les PN DB

Lorsque des travaux sur les PN ont lieu, l'équipe « LST » (équivalent DB des services SES SNCF) annote le registre des travaux et de dérangement des PN DB par la mention :

„Befahren des BÜ nur mit Zustimmung LST"

(« Les PN ne peuvent être franchis que sur autorisation de l'équipe LST »).

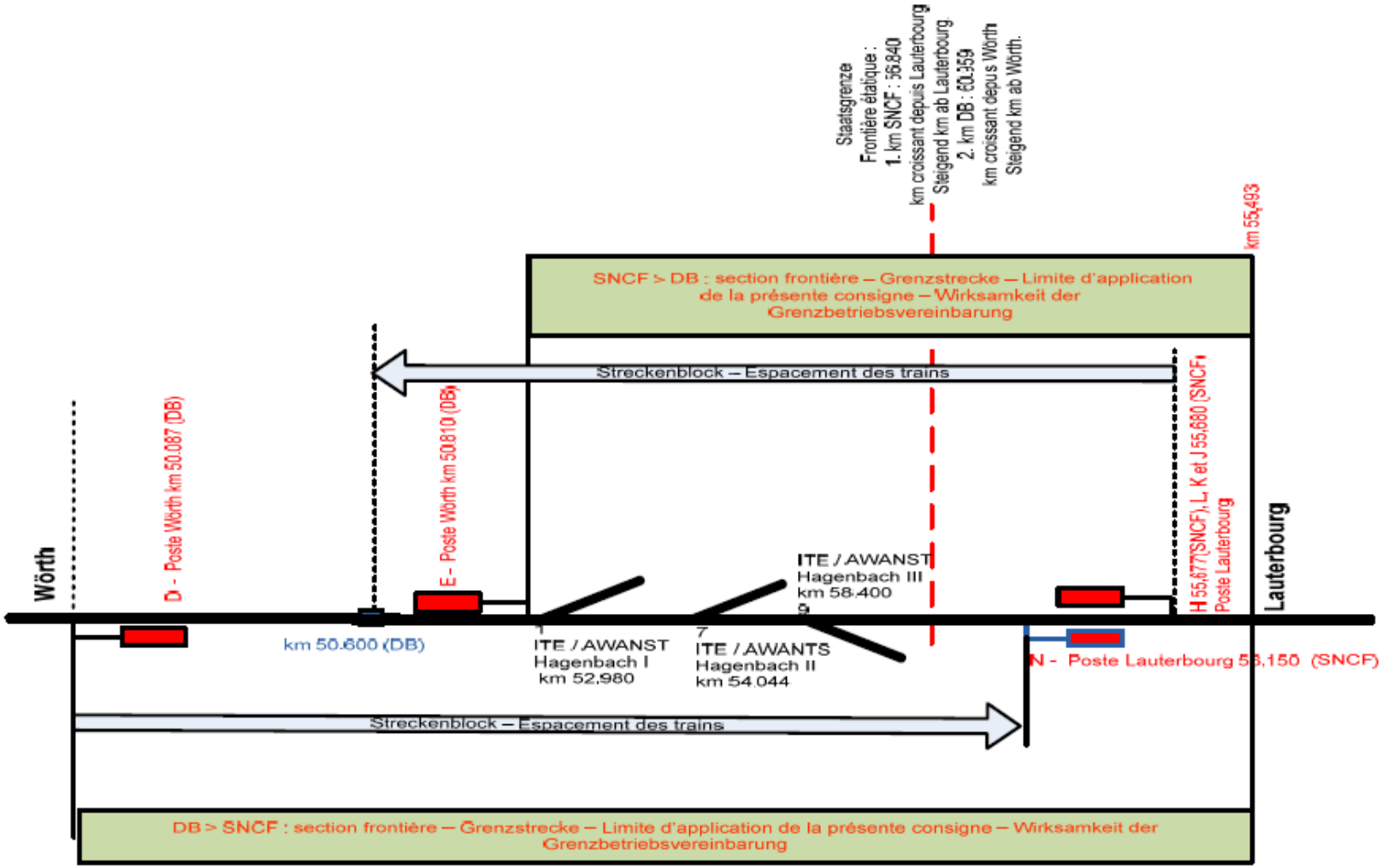
Les mesures suivantes sont à appliquer :

- l'AC de Wörth annonce les circulations des deux sens à l'équipe LST et autorise la circulation des trains des deux sens,
- les trains de sens Lauterbourg/Wörth sont à annoncer par l'AC de Lauterbourg, le plus tôt possible (au minimum 5 minutes avant le départ), afin que l'AC de Wörth puisse obtenir l'autorisation de circulation de l'équipe LST. Tant que cette autorisation n'est pas obtenue, l'AC de Wörth ne doit pas accepter de trains en provenance de Lauterbourg,
- lorsque l'autorisation de circuler est donnée par l'équipe LST, l'AC de Wörth rend voie libre par appareil.
- lorsque l'équipe LST ne se manifeste pas, ou lorsque la communication est interrompue, le train reçoit un ordre écrit Befehl – ordre n°8 (ordre d'assurer la sécurité au passage à niveau - voir annexe 6.2).

Anlage 1 / ANNEXE 1

Plan der Grenzstrecke Lauterbourg – Wörth (Rhein) /

Plan de la section frontière Lauterbourg - Wörth (Rhein)


Staatsgrenze
Frontière étatique :
1. km SNCF : 56,840
km croissant depuis Lauterbourg
Steigend km ab Lauterbourg
2. km DB : 60,359
km croissant depuis Wörth
Steigend km ab Wörth.
km 55,493
SNCF > DB : section frontière – Grenzstrecke – Limite d'application de la présente consigne – Wirksamkeit der Grenzbetriebsvereinbarung
Streckenblock – Espacement des trains
Wörth
D - Poste Wörth km 50,087 (DB)
E - Poste Wörth km 50,810 (DB)
km 50,600 (DB)
ITE / AWANST
Hagenbach I
km 52,980
ITE / AWANTS
Hagenbach II
km 54,044
ITE / AWANST
Hagenbach III
km 58,400
H 55,677(SNCF), L, K et J 55,680 (SNCF)
Poste Lauterbourg
Lauterbourg
N - Poste Lauterbourg 55,150 (SNCF)
Streckenblock – Espacement des trains
DB > SNCF : section frontière – Grenzstrecke – Limite d'application de la présente consigne – Wirksamkeit der Grenzbetriebsvereinbarung

Anlage 2 / ANNEXE 2

Modèle de carnet de fermeture de voie

ETABLISSEMENT
INFRA CIRCULATION
Alsace

CARNET
DE FERMETURE DE VOIE
(GLEISSPERRUNG)

Gare de Lauterbourg

Applicable entre LAUTERBOURG et WÖRTH

SNCF
RÉSEAU

Commencé le ..... **Terminé le** .....

INTERNE SNCF

EIC AL DC 02026- Version 01 du 04-03-2016

L'AC sollicité verbalement par l'AC de la gare encadrante pour procéder à une fermeture de voie :
s'assure que le dernier train ayant circulé a bien dégagé complet la VU
prend les mesures pour fermer la voie à l'aide de la **Consigne de Protection**
donne son accord par dépêche

Accord de la fermeture de voie (Gleissperrung)

N°	Reçue de	Nom	Date	Heure	Texte de la dépêche	Expédiée à	Nom	Date	Heure
					Fahrdienstleiter ..... an Fahrdienstleiter..... Ja, mit Sperrung des Gleises zwischen ..... und .....einverstanden.				

AC ... ... à AC... ... : Oui, voie principale peut être fermée entre ... ... et... ...

A la réception de la dépêche ci-dessus, l'AC à l'origine de la demande prend les mesures pour fermer la voie à l'aide de la **Consigne de Protection**, puis prononce la fermeture de voie.

Confirmation de la fermeture de voie (Gleissperrung)

N°	Reçue de	Nom	Date	Heure	Texte de la dépêche	Expédiée à	Nom	Date	Heure
					Fahrdienstleiter ..... an Fahrdienstleiter..... Gleis zwischen .....und..... gesperrt ab ..... (Uhrzeit).				

AC ... ... à AC ... ... : Voie principale entre ... ... et ... ... fermée à partir de h ...min.....

Les AC prennent attachement de la fermeture de voie sur leur registre d'annonce des trains.

Levée de la fermeture de voie (Gleissperrung)

Avant la levée de la fermeture, l'AC ayant demandé la fermeture de voie devra obtenir verbalement l'accord de l'AC encadrant.

Confirmation de la levée de fermeture de voie (Gleissperrung)

N°	Reçue de	Nom	Date	Heure	Texte de la dépêche	Expédiée à	Nom	Date	Heure
					Fahrdienstleiter ..... an Fahrdienstleiter..... Sperrung des Gleises zwischen .....und..... .....aufgehoben.				

AC ... ... à AC ... ... : fermeture de voie entre ... ... et ... ... levée.

Levée de la fermeture de voie → **Consigne de Protection**

Les AC prennent attachement de la levée de la fermeture de voie sur leur registre d'annonce des trains.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25

INTERNE SNCF

DESSERTES DES ITE

Le dégagement de la desserte et la levée de l'interdiction de circulation peuvent être faites conjointement
(dans ce cas, le cadre relatif à la levée de l'interdiction sur la page de gauche est à rayer).

Les dépêches suivantes sont à compléter suivant la situation (les cadres non utilisés sont à rayer).

N°	Reçue de	Nom	Date	Heure	Texte de la dépêche
	Wörth				Fahrdienstleiter Wörth an Fahrdienstleiter Lauterbourg. Sperrfahrt Nr…… ab Wörth um……(Uhrzeit).
AC Wörth à AC Lauterbourg : Sur voie fermée, mouvement n°…… parti de Wörth à …h…min					

N°	Reçue de	Nom	Date	Heure	Texte de la dépêche
	Wörth				Fahrdienstleiter Wörth an Fahrdienstleiter Lauterbourg. Sperrfahrt Nr…… in Ausweichanschlussstelle ……beendet. Sperrung des Gleises von Wörth nach Lauterbourg aufgehoben.*
AC Wörth à AC Lauterbourg : Sur voie fermée, mouvement n°… arrivé dans l'ITE…… Fermeture de voie entre Wörth et Lauterbourg levée.					

N°	Reçue de	Nom	Date	Heure	Texte de la dépêche
	Wörth				Fahrdienstleiter Wörth an Fahrdienstleiter Lauterbourg. Sperrfahrt Nr…… in Ausweichanschlussstelle …… voraussichtlich ab……(Uhrzeit).
AC Wörth à AC Lauterbourg : Sur voie fermée, mouvement n°… prévu de partir de l'ITE …… à …h…min					

N°	Reçue de	Nom	Date	Heure	Texte de la dépêche
	Wörth				Fahrdienstleiter Wörth an Fahrdienstleiter Lauterbourg. Sperrfahrt Nr…… in Wörth beendet. Sperrung des Gleises von Wörth nach Lauterbourg aufgehoben.*
AC Wörth à AC Lauterbourg : Sur voie fermée, mouvement n°… arrivé à Wörth. Fermeture de voie entre Wörth et Lauterbourg levée.					

*Levée de la fermeture de voie ➔ **Consigne de Protection**

Les AC prennent attachement de la levée de la fermeture de voie sur leur registre d'annonce des trains.

26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50

Anlage 3 / ANNEXE 3

Befehl der DB (deutsch/französisch)

Befehl avec ordres DB (Allemand/Français)

Vordruck ... von ... *Imprimé(s) ... / …*

Befehle
Ordres
1 - 14

Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt Kl – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt .....
Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.

Standort: ..... in Rgl/Ggl/Gl .....
(km / Signal / Weiche) (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)
Lieu (km / signal / aiguille) voie (numéro, poste / entre le poste et le poste)

1 **Sie dürfen** – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren
Vous pouvez - *entrer en gare / dans le secteur circulation - circuler au-delà de la bif / jonction*

1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

2 **Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in**
Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du

Signal usw. *signal etc.*	**Bezeichnung / km** *désignation / km*	**Bf** *gare*, **Bft** *secteur circulation*, **Abzw** *bif*, **Üst** *jonction*, **Bk** *poste de block*, **Dkst** *point de protection*

2.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

3 **Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.**
Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation

3.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

8 **Sie müssen** – zwischen Zmst ..... und Zmst .....
Vous devez vous arrêter entre le poste de et le poste de

– im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... **halten vor BÜ** in km .....
– en gare / secteur circulation / bif / jonction de avant le PN au km

/ km ..... / km ..... / km ..... / km ..... / km .....

Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.
Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.

10 **Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart** .....
Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS

10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.

11 **Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.**
Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée.
Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.

12 **Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:**
Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :

km/h *km/h*	**auf Sicht** *marche à vue*	**im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst** *en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction*	**und Bf / Bft / Abzw / Üst** *et gare / secteur circulation / bif / jonction*	**in / von km / Sig** *du km / signal*	**bis km / Sig** *au km / signal*	**Grund Nr.** *motif n°*
	auf Sicht					
	auf Sicht					
	auf Sicht					

12.1 Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an .....
Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à

12.2 Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat.
Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.

12.3 Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an .....
Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à

12.4 PZB – am .....sig ..... – in km ..... – ständig wirksam / unwirksam.
Balise PZB - du signal - au km - constamment active / inactive.

12.6 *) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird.
seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.

12.7 Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1.
Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.

13 **Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen** ..... **und** ..... **entbunden.**
Vous êtes dispensé de marcher à vue entre et

14 .....
.....
.....

Übermittlungscode (numéro de transmission): .....

..... , ... , ...
(Ort - *lieu*) (Datum - *date*) (Uhr - *heure*) (Minuten - *minutes*)

.....
(Fahrdienstleiter – *agent circulation*)

..... ,
erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) – *reçu (nom, fonction)*
bei fmdl. Übermittlung *(en cas de transmission téléphonique)* :
☐ ZF *(RST)* / ☐ andere *(autre)* .....

Grund Nr. *motif n°*	Anlass für Befehl 12 *motifs de l'ordre 12*	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 *ordre 12, colonne 1 ou 2*
Gleisbelegung, Zugfolge / *occupation de la voie, succession des trains*		
1	Gleis kann besetzt sein / *la voie peut être occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
2	Fahrzeuge im Gleis / *voie occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs / *Circulations engagées sur voie fermée*	auf Sicht / *marche à vue*
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / *réception sur voie en impasse*	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / *réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse particulièrement courte*	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg / *pas de distance de glissement*	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / *dérangement des communications entre postes d'annonce*	auf Sicht / *marche à vue*
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit / *période de fermeture à la circulation*	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren / *train de voyageurs circule exceptionnellement sur une voie réservée aux trains de fret*	40 km/h
Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen / *PN, passages planchéiés, gouttières des voies*		
10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert / *PN insuffisamment protégés*	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / ornières *verglacées et enneigés*	30 km/h
Arbeiten, La / *travaux, LTV*		
20	Bauarbeiten - *Travaux*	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gleis / *portion de voie fermée impraticable*	auf Sicht / marche à vue
22	Zustand nach Bauarbeiten / *Constat de l'infrastructure après travaux*	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt / *personnel du chantier non avisé*	auf Sicht / marche à vue
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La / *réduction de la vitesse inférieure à celle reprise au « La »*	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis / *agents présents dans la voie fermée*	20 km/h und auf Sicht
Mängel an Bahnanlagen / *défauts aux installations*		
30	Mängel am Oberbau / *défaut de la voie*	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) *présomption d'avarie caténaire (également sur voie voisine)*	auf Sicht / marche à vue
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) *présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)*	auf Sicht / marche à vue
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel / *présomption de stalactite dans le tunnel*	auf Sicht / marche à vue
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört / *équipement PZB au sol en dérangement*	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen *enclenchement aiguille / signal en dérangement*	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert *aiguille immobilisée manuellement sans cadenassage.*	5 km/h
37	HOA / FBOA gestört - *DBC / Détecteur de frein(s) serré(s) en dérangement*	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich *Information des voyageurs à quai impossible*	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert *Voyageurs non informés du changement du quai.*	auf Sicht / marche à vue
Besonderheiten am Zug / *particularités au train*		
40	Engstelle für Lü-Sendungen / *gabarit réduit pour transports exceptionnels*	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen *Armement de la voie insuffisant pour véhicules à charge D*	*)
42	Spitzensignal unvollständig / *signalisation d'avant incomplète*	40 km/h
43	Windwarnung / avis *de vents forts*	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / *Vitesse limite autorisée variable*

DB-Befehl deutsch/französisch Variante 1, gültig ab 13.12.2015

Anlage 4a / ANNEXE 4 a

Tenue du registre d’annonce des trains de la gare de Lauterbourg en cas de dérangement de block

Registre d'annonce des trains - Section frontière LAUTERBOURG - WOERTH

Journée du jeudi 1er septembre 2016 **Contrôle DAAT réalisé à : 04h30**

TRAINS		ANNONCES D'OFFRE ET D'ACCEPTATION			ANNONCE AU DEPART	HEURES REELLES	AVIS D'ARRIVEE	
SENS LAUTERBOURG WOERTH →		offre expédiée →	offre refusée →	Acceptation reçue →	Annonce expédiée →	Départ →	Reçu →	
	SENS WOERTH LAUTERBOURG ←	offre reçue ←	offre refusée ←	Acceptation donnée ←	Recue ←	Arrivée ←	Donné ←	Observations
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	18855	6h02		06h02	6h03	6h22		
18854		6h24		06h24	6h26	6h27	6h51	
Rückmelden erforderlich ab 6.50 Uhr wegen Blockstörung								
	18857	7h00		7h00	7h01	7h19	7h20	
18856		7h28		7h28	7h29	7h30	7h32	Befehl 2
	18861	8h00		8h00	8h01	8h18	8h19	
18860		8h21		8h21	8h22	8h23	8h24	
Rückmelden ab 9.00 Uhr aufgehoben								
	18863	09h00		09h00	09h01	9h18		
18862		09h21		09h21	09h22	09h23		

Anlage 4b / ANNEXE 4 b

Tenue du carnet de dérangement des installations de sécurité en cas de dérangement de block

Extrait du carnet de dérangement des installations de sécurité

Début du dérangement		INSTALLATION CONCERNEE et NATURE DU DERANGEMENT	Heure d'avis à l'agent V	Reprise du service normal		Date et heure de la remise en état / Nom, grade et signature de l'agent V ou n° de la dépêche ou n° de la D.A.T.I.S.	CAUSE DU DERANGEMENT	OBSERVATIONS
Date	Heure			Date	Heure			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1er cas : Dérangement de block avec avis au service de maintenance								
01/09	6h50	Block DB VU : Dérangement du block entre LTG et WOR.	6h55	01/09	09h00	01/09 à 09h55 M. Monteiro Sutiê	Relais HS	1ère catégorie
2nd cas : Dérangement de block suite à mauvaise desserte et après avis de Wörth								
01/09	6h50	Block DB VU : Dérangement du block entre LTG et WOR.	/	01/09	06h53	/	Mauvaise desserte du block côté LTG	Avis AC de Wörth

Anlage 5 / ANNEXE 5

Zweisprachiger Vordruck für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten

Imprimé bilingue utilisé pour l’acheminement des transports exceptionnels

TRANSPORTS EXCEPTIONNELS / AUSSERGEWÖHNLICHE TRANSPORTE

EXPEDITEUR / ABSENDER: ☐ Metz/Nancy ☒ Strasbourg ☐ Karlsruhe ☐ Frankfurt

Date Datum	Train n° Zug Nr.	N° ATE & Bza ATE- und Bza-Nr.	Gare frontière Grenzbahnhof	Heure d'arrivée Ankunftszeit	Gare expéditrice Versandbahnhof	Gare destinataire Zielbahnhof

RESTRICTIONS / EINSCHRÄNKUNGEN ☒ SNCF ☐ DB

- ☐ néant / keine
- ☐ fermeture de la voie voisine / Nachbargleis sperren
- ☐ Circuler sans dépasser ___ km/h du km ___ au km ___
  Darf mit höchstens … km/h verkehren von km … bis km …
- ☐ Interdiction de circuler à contresens sur IPCS-ITCS, VUT ou TCT.
  Befahren des Gegengleis (IPCS-ITCS, VUT oder TCT) verboten.
- ☐ Pousse interdite en circulation / Nachschieben verboten während des fahrt
- ☐ autres/andere: ___

Pour/An:

- ☒ Karlsruhe (1) Fax 0049 721 938-7329, Mail lue-erp-kar@deutschebahn.com
- ☐ Frankfurt (2) Fax 0049 69 265-19077, Mail NNA224-FFM@deutschebahn.com
- ☐ Metz/Nancy (3) Fax (0033) 383 22 11 39 Mail non/nein
- ☐ Strasbourg (4) Fax (0033) 388 15 95 41 Mail guichet.operationnel.al@sncf.fr

Responsable pour / Zuständig für:

(1) tous sauf / alle außer Perl - Apach
(2) Perl – Apach
(3) Saarbrücken – Forbach, Hanweiler-Bad R. – Sarreguemines, Perl – Apach
(4) Kehl – Strasbourg-Neudorf, Wörth – Lauterbourg, Neuenburg - Bantzenheim

DESTINATAIRE / EMPFÄNGER:

RESTRICTIONS / EINSCHRÄNKUNGEN ☐ SNCF ☒ DB

- ☐ néant / keine
- ☐ fermeture de la voie voisine / Nachbargleis sperren
- ☐ Circuler sans dépasser ___ km/h du km ___ au km ___
  Darf mit höchstens … km/h verkehren von km … bis km …
- ☐ Interdiction de circuler à contresens sur IPCS-ITCS, VUT ou TCT.
  Befahren des Gegengleis (IPCS-ITCS, VUT oder TCT) verboten.
- ☐ Pousse interdite en circulation / Nachschieben verboten während des fahrt
- ☐ autres/andere: ___

- ☐ Refusé / abgelehnt
  Raison / Grund:
- ☐ N° ATE inconnu / fausse
  Unbekannte / falsche ATE-Nr.
- ☐ N° Bza inconnu / fausse
  Unbekannte / falsche Bza-Nr.
- ☐ Travaux / Arbeiten
- ☐ Données manquantes / fausses
  Fehlende / falsche Angaben

- ☐ Accepté / angenommen

Date/Datum: ___ Heure/Zeit: ___
Nom/Name: ___

Anlage 6 / ANNEXE 6

Musterbefehle DB (deutsch/französisch)

Fac-similé ordre DB (Allemand/Français)

6.1 Muster für Befehl Nr.12: „Fahren auf Sicht“ gemäß Punkt 2.7
6.1 Fac-similé ordre n° 12 : „Marche à vue“ selon art. 2.7

6.2 Muster für Befehl Nr. 8: Störung an Fü-BÜ gemäß Punkt 6.2.2 (1.))
6.2 Fac-similé ordre n° 8 : Dérangement de PN (**surveillées à distance**) selon art. 6.2.2 (1.)

6.3 Muster für Befehl Nr. 14: Störung an BÜ außer Fü und BÜ 74 gemäß Punkt 6.2.2 (2.))
6.3 Fac-similé ordre n° 14 : Dérangement de PN (**surveillées par les conducteurs de trains)** excepté PN 74 selon art. 6.2.2 (2.)

6.4 Muster für Befehl Nr. 12 und 12.2: BÜ 74 gemäß Punkt 6.2.3
6.4 Fac-similé ordre n° 12 avec 12.2 : Dérangement du PN 74 selon art. 6.2.3

6.5 Muster für Befehl Nr. 8, 12 und 14: Rückkehr der Sperrfahrt mit liegengebliebenen Zug in den rückgelegenen Bahnhof gemäß Punkt 5.3.2.1.
6.5 Fac-similé ordre n° 8, 12 avec 14 : envoi d’un secours par l’arrière - retour à la gare en arrière de la Sperrfahrt avec le train en détresse. Voir art. 5.3.2.1.

6.1 Muster für Befehl Nr.12: „Fahren auf Sicht“ gemäß Punkt 2.7 / **6.1** Fac-similé ordre n° 12 : „Marche à vue“ selon art. 2.7

Vordruck 1 von 1 *Imprimé(s) ... / …*

Befehle *Ordres* **1 - 14**

Triebfahrzeugführer Zug – ~~Sperrfahrt~~ – ~~Sperrfahrt~~ Kl – ~~Schiebetriebfahrzeug für~~ Zug – ~~Rangierfahrt~~ 18560.....
Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.

Standort: Signal D..... (km / Signal / Weiche) *(km / signal / aiguille)* in ~~Rgl/Ggl/~~Gl 1, Lauterbourg..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) *(numéro, poste / entre le poste et le poste)*
Lieu *voie*

	1	**Sie dürfen** – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren Vous pouvez - *entrer en gare / dans le secteur circulation - circuler au-delà de la bif / jonction*
	1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
	2	**Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in** *Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du*

Signal usw. *signal etc.*	**Bezeichnung / km** *désignation / km*	**Bf** *gare*, **Bft** *secteur circulation*, **Abzw** *bif*, **Üst** *jonction*, **Bk** *poste de block*, **Dkst** *point de protection*

	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
	3	**Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.** *Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation*
	3.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
	8	**Sie müssen** – zwischen Zmst ..... und Zmst ..... *Vous devez vous arrêter entre le poste de et le poste de* – im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... **halten vor BÜ** in km ..... *– en gare / secteur circulation / bif / jonction de avant le PN au km* **/** km ..... / km ..... / km ..... / km ..... / km ..... **Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.** *Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.*
	10	**Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart** ..... *Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS*
	10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.*
	11	**Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.** *Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée.* *Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.*
X	12	**Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:** *Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :*

km/h *km/h*	**auf Sicht** *marche à vue*	**im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst** *en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction*	**und Bf / Bft / Abzw / Üst** *et gare / secteur circulation / bif / jonction*	**in / von km / Sig** *du km / signal*	**bis km / Sig** *au km / signal*	**Grund Nr.** *motif n°*
	auf Sicht	**zwischen Bf Lauterbourg**	**und Bf Wörth**	**von km 57,300**	**bis km 57,200**	**30**
	auf Sicht					
	auf Sicht					

	12.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an ..... *Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à*
	12.2	Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat. *Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.*
	12.3	Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an ..... *Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à*
	12.4	PZB – am .....sig ..... – in km ..... – ständig wirksam / unwirksam. *Balise PZB - du signal - au km - constamment active / inactive.*
	12.6	*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. *seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.*
	12.7	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1. *Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.*
	13	**Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen** ..... **und** ..... **entbunden.** *Vous êtes dispensé de marcher à vue entre et*
	14	....

Übermittlungscode (numéro de transmission): ...RWRT02-0xx.....

Lauterbourg, (Ort - *lieu*) .....XX.Xx.XXXX..... , (Datum - *date*) .....XX..... (Uhr - *heure*) .....XX..... (Minuten - *minutes*)

.....Mustermann..... (Fahrdienstleiter – *agent circulation*)

.....Muller, Tf..... , erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) – *reçu (nom, fonction)*
bei fmdl. Übermittlung *(en cas de transmission téléphonique)* :
X ZF *(RST)* / ☐ andere *(autre)* .....

6.1 Muster für Befehl Nr.12: „Fahren auf Sicht“ gemäß Punkt 2.7 / **6.1** Fac-similé ordre n° 12 : „Marche à vue“ selon art. 2.7

Grund Nr. *motif n°*	Anlass für Befehl 12 *motifs de l'ordre 12*	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 *ordre 12, colonne 1 ou 2*
Gleisbelegung, Zugfolge / *occupation de la voie, succession des trains*		
1	Gleis kann besetzt sein / *la voie peut être occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
2	Fahrzeuge im Gleis / *voie occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs / *Circulations engagées sur voie fermée*	auf Sicht / *marche à vue*
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / *réception sur voie en impasse*	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / *réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse particulièrement courte*	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg / *pas de distance de glissement*	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / *dérangement des communications entre postes d'annonce*	auf Sicht / *marche à vue*
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit / *période de fermeture à la circulation*	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren / *train de voyageurs circule exceptionnellement sur une voie réservée aux trains de fret*	40 km/h
Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen / *PN, passages planchéiés, gouttières des voies*		
10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert / *PN insuffisamment protégés*	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / ornières *verglacées et enneigés*	30 km/h
Arbeiten, La / *travaux, LTV*		
20	Bauarbeiten - *Travaux*	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gleis / *portion de voie fermée impraticable*	auf Sicht / marche à vue
22	Zustand nach Bauarbeiten / *Constat de l'infrastructure après travaux*	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt / *personnel du chantier non avisé*	auf Sicht / marche à vue
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La / *réduction de la vitesse inférieure à celle reprise au « La »*	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis / *agents présents dans la voie fermée*	20 km/h und auf Sicht
Mängel an Bahnanlagen / *défauts aux installations*		
30	Mängel am Oberbau / *défaut de la voie*	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) *présomption d'avarie caténaire (également sur voie voisine)*	auf Sicht / marche à vue
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) *présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)*	auf Sicht / marche à vue
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel / *présomption de stalactite dans le tunnel*	auf Sicht / marche à vue
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört / *équipement PZB au sol en dérangement*	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen *enclenchement aiguille / signal en dérangement*	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert *aiguille immobilisée manuellement sans cadenassage.*	5 km/h
37	HOA / FBOA gestört - *DBC / Détecteur de frein(s) serré(s) en dérangement*	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich *Information des voyageurs à quai impossible*	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert *Voyageurs non informés du changement du quai.*	auf Sicht / marche à vue
Besonderheiten am Zug / *particularités au train*		
40	Engstelle für Lü-Sendungen / *gabarit réduit pour transports exceptionnels*	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen *Armement de la voie insuffisant pour véhicules à charge D*	*)
42	Spitzensignal unvollständig / *signalisation d'avant incomplète*	40 km/h
43	Windwarnung / avis *de vents forts*	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / *Vitesse limite autorisée variable*

DB-Befehl deutsch/französisch Variante 1, gültig ab 13.12.2015

6.2 Muster für Befehl Nr. 8: Störung an Fü-BÜ gemäß Punkt 6.2.2 (1.)) /
6.2 Fac-similé ordre n° 8 : Dérangement de PN (**surveillées à distance**) selon art. 6.2.2 (1.)

Vordruck 1 von 1 *Imprimé(s) ... / ...*

Befehle *Ordres* **1 - 14**

Triebfahrzeugführer Zug – ~~Sperrfahrt~~ – ~~Sperrfahrt~~ Kl – Schi~~ebetriebfahrzeug für~~ Zug – ~~Rangierfahrt~~ 18532.....
Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.

Standort: Signal D 5..... (km / Signal / Weiche) *(km / signal / aiguille)* ~~in Rgl/G~~gl/Gl 5, Wörth..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) *(numéro, poste / entre le poste et le poste)*
Lieu *voie*

	1	**Sie dürfen** – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren Vous pouvez - *entrer en gare / dans le secteur circulation - circuler au-delà de la bif / jonction*
	1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
	2	**Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in** *Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du*

Signal usw. *signal etc.*	**Bezeichnung / km** *désignation / km*	**Bf** *gare*, **Bft** *secteur circulation*, **Abzw** *bif*, **Üst** *jonction*, **Bk** *poste de block*, **Dkst** *point de protection*

	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
	3	**Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.** *Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation*
	3.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
X	8	**Sie müssen** – zwischen Zmst ...Wörth..... und Zmst .....Lauterbourg..... *Vous devez vous arrêter entre le poste de et le poste de* – im Bf/~~Bft~~ / auf ~~Abzw~~/~~Üst~~ ..... **halten vor BÜ** in km …54,278..... *– en gare / secteur circulation / bif / jonction de avant le PN au km* / ~~km~~ ..... / ~~km~~ ..... / ~~km~~ ..... / ~~km~~ ..... / ~~km~~ ..... **Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.** *Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.*
	10	**Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart** ..... *Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS*
	10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.*
	11	**Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.** *Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée.* *Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.*
	12	**Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:** *Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :*

km/h *km/h*	**auf Sicht** *marche à vue*	**im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst** *en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction*	**und Bf / Bft / Abzw / Üst** *et gare / secteur circulation / bif / jonction*	**in / von km / Sig** *du km / signal*	**bis km / Sig** *au km / signal*	**Grund Nr.** *motif n°*
	auf Sicht					
	auf Sicht					
	auf Sicht					

	12.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an ..... *Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à*
	12.2	Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat. *Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.*
	12.3	Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an ..... *Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à*
	12.4	PZB – am .....sig ..... – in km ..... – ständig wirksam / unwirksam. *Balise PZB - du signal - au km - constamment active / inactive.*
	12.6	*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. *seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.*
	12.7	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1. *Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.*
	13	**Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen** ..... **und** ..... **entbunden.** *Vous êtes dispensé de marcher à vue entre et*
	14	....

Übermittlungscode (numéro de transmission): ..RWRT02-0xx.....

Wörth....., (Ort - *lieu*) .....XX.Xx.XXXX..... , (Datum - *date*) .....XX..... (Uhr - *heure*) .....XX..... (Minuten - *minutes*)

.....Mustermann..... (Fahrdienstleiter – *agent circulation*)

.....Muller, Tf..... , erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) – *reçu (nom, fonction)*
bei fmdl. Übermittlung *(en cas de transmission téléphonique)* :
X ZF *(RST)* / ☐ andere *(autre)* .....

6.3 Muster für Befehl Nr. 14: Störung an BÜ außer Fü und BÜ 74 gemäß Punkt 6.2.2 (2.)
6.3 Fac-similé ordre n° 14 : Dérangement de PN (**surveillées par les conducteurs de trains)** excepté PN 74 selon art6.2.2 (2.)

Vordruck 1 von 1 *Imprimé(s) ... / …*

Befehle *Ordres* **1 - 14**

Triebfahrzeugführer Zug – ~~Sperrfahrt~~ – ~~Sperrfahrt~~ Kl – Schiebetriebfahrzeug für Zug – ~~Rangierfahrt~~ 18532.....
Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.

Standort: Signal D..... (km / Signal / Weiche) *(km / signal / aiguille)* in ~~Rgl/Ggl/~~Gl 1, Lauterbourg..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) *(numéro, poste / entre le poste et le poste)*
Lieu *voie*

1 **Sie dürfen** – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren
Vous pouvez - *entrer en gare / dans le secteur circulation - circuler au-delà de la bif / jonction*

1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

2 **Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in**
Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du

Signal usw. *signal etc.*	**Bezeichnung / km** *désignation / km*	**Bf** *gare*, **Bft** *secteur circulation*, **Abzw** *bif*, **Üst** *jonction*, **Bk** *poste de block*, **Dkst** *point de protection*

2.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

3 **Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.**
Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation

3.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

8 **Sie müssen** – zwischen Zmst ..... und Zmst .....
Vous devez vous arrêter entre le poste de *et le poste de*

– im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... **halten vor BÜ** in km ……..
– en gare / secteur circulation / bif / jonction de *avant le PN au km*

/ km ..... / km ..... / km ..... / km ..... / km ….....

Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.
Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.

10 **Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart** .....
Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS

10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.

11 **Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.**
Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée. Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.

12 **Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:**
Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :

km/h *km/h*	**auf Sicht** *marche à vue*	**im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst** *en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction*	**und Bf / Bft / Abzw / Üst** *et gare / secteur circulation / bif / jonction*	**in / von km / Sig** *du km / signal*	**bis km / Sig** *au km / signal*	**Grund Nr.** *motif n°*
	auf Sicht					
	auf Sicht					
	auf Sicht					

12.1 Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an.....
Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à

12.2 Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat.
Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.

12.3 Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an.....
Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à

12.4 PZB – am .....sig ..... – in km ..... – ständig wirksam / unwirksam.
Balise PZB - du signal - au km - constamment active / inactive.

12.6 *) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird.
seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.

12.7 Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1.
Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.

13 **Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen** ..... **und** ..... **entbunden.**
Vous êtes dispensé de marcher à vue entre *et*

X **14** Sie müssen halten vor BÜ in km 56,708. Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.
Vous devez vous arrêter avant le PN au pk 56,708. Le PN est protégé.
Vous *êtes* autorisié à continuer la marche si le PN est protégé.

Übermittlungscode (numéro de transmission): ...RWRT02-0xx.....

Lauterbourg……, (Ort - *lieu*) .....XX.Xx.XXXX..... , (Datum - *date*) .....XX..... (Uhr - *heure*) .....XX..... (Minuten - *minutes*)

.....Mustermann..... (Fahrdienstleiter – *agent circulation*)

.....Muller, Tf..... , erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) – *reçu (nom, fonction)*
bei fmdl. Übermittlung *(en cas de transmission téléphonique)* :
X ZF *(RST)* / ☐ andere *(autre)* .....

6.4 Muster für Befehl Nr. 12 und 12.2: BÜ 74 gemäß Punkt 6.2.3 / **6.4** Fac-similé ordre n° 12 avec 12.2 : Dérangement du PN 74 selon art. 6.2.3

Vordruck 1 von 1 *Imprimé(s) ... / …*

Befehle *Ordres* **1 - 14**

Triebfahrzeugführer Zug – ~~Sperrfahrt~~ – ~~Sperrfahrt~~ Kl – ~~Schiebetriebfahrzeug für~~ Zug – ~~Rangierfahrt~~ 29763.....
Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.

Standort: Signal N..... (km / Signal / Weiche) in ~~Rgl/Cgl/~~Gl Wörth - Lauterbourg..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)
Lieu *(km / signal / aiguille)* *voie* *(numéro, poste / entre le poste et le poste)*

	1	**Sie dürfen** – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren Vous pouvez - *entrer en gare / dans le secteur circulation - circuler au-delà de la bif / jonction*
	1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
	2	**Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in** *Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du*

Signal usw. *signal etc.*	**Bezeichnung / km** *désignation / km*	**Bf** *gare*, **Bft** *secteur circulation*, **Abzw** *bif*, **Üst** *jonction*, **Bk** *poste de block*, **Dkst** *point de protection*

	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
	3	**Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.** *Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation*
	3.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
	8	**Sie müssen** – zwischen Zmst ...Winden..... und Zmst .....Wissembourg..... *Vous devez vous arrêter entre le poste de et le poste de* – im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... **halten vor BÜ** in km …….... *– en gare / secteur circulation / bif / jonction de avant le PN au km* **/** km ..... / km ..... / km ..... / km ..... / km …..... **Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.** *Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.*
	10	**Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart** ..... *Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS*
	10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.*

	11	**Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.** *Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée.* *Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.*
X	12	**Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:** *Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :*

km/h *km/h*	**auf Sicht** *marche à vue*	**im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst** *en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction*	**und Bf / Bft / Abzw / Üst** *et gare / secteur circulation / bif / jonction*	**in / von km / Sig** *du km / signal*	**bis km / Sig** *au km / signal*	**Grund Nr.** *motif n°*
20	~~auf Sicht~~	zwischen Bf Wörth	und Bf Lauterbourg	von km 55,8	bis km 55,6	10
	auf Sicht					
	auf Sicht					

	12.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an ..... *Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à*
X	12.2	Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat. *Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.*
	12.3	Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an ..... *Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à*
	12.4	PZB – am .....sig ..... – in km ..... – ständig wirksam / unwirksam. *Balise PZB - du signal - au km - constamment active / inactive.*
	12.6	*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. *seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.*
	12.7	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1. *Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.*
	13	**Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen** ..... **und** ..... **entbunden.** *Vous êtes dispensé de marcher à vue entre et*
	14	

Übermittlungscode (numéro de transmission): .....RWRT02-xxx.....

Lauterbourg……, (Ort - *lieu*) .....XX.Xx.XXXX..... , (Datum - *date*) .....XX..... (Uhr - *heure*) .....XX..... (Minuten - *minutes*)

.....Mustermann..... (Fahrdienstleiter – *agent circulation*)

.....Muller, Tf..... , erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) – *reçu (nom, fonction)*

.....

bei fmdl. Übermittlung *(en cas de transmission téléphonique)* :
X ZF *(RST)* / ☐ andere *(autre)* .....

6.4 Muster für Befehl Nr. 12 und 12.2: BÜ 74 gemäß Punkt 6.2.3 / **6.4** Fac-similé ordre n° 12 avec 12.2 : Dérangement du PN 74 selon art. 6.2.3

Grund Nr. *motif n°*	Anlass für Befehl 12 *motifs de l'ordre 12*	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 *ordre 12, colonne 1 ou 2*
Gleisbelegung, Zugfolge / *occupation de la voie, succession des trains*		
1	Gleis kann besetzt sein / *la voie peut être occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
2	Fahrzeuge im Gleis / *voie occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs / *Circulations engagées sur voie fermée*	auf Sicht / *marche à vue*
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / *réception sur voie en impasse*	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / *réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse particulièrement courte*	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg / *pas de distance de glissement*	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / *dérangement des communications entre postes d'annonce*	auf Sicht / *marche à vue*
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit / *période de fermeture à la circulation*	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren / *train de voyageurs circule exceptionnellement sur une voie réservée aux trains de fret*	40 km/h
Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen / *PN, passages planchéiés, gouttières des voies*		
10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert / *PN insuffisamment protégés*	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / ornières *verglacées et enneigés*	30 km/h
Arbeiten, La / *travaux, LTV*		
20	Bauarbeiten - *Travaux*	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gleis / *portion de voie fermée impraticable*	auf Sicht / marche à vue
22	Zustand nach Bauarbeiten / *Constat de l'infrastructure après travaux*	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt / *personnel du chantier non avisé*	auf Sicht / marche à vue
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La / *réduction de la vitesse inférieure à celle reprise au « La »*	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis / *agents présents dans la voie fermée*	20 km/h und auf Sicht
Mängel an Bahnanlagen / *défauts aux installations*		
30	Mängel am Oberbau / *défaut de la voie*	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) *présomption d'avarie caténaire (également sur voie voisine)*	auf Sicht / marche à vue
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) *présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)*	auf Sicht / marche à vue
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel / *présomption de stalactite dans le tunnel*	auf Sicht / marche à vue
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört / *équipement PZB au sol en dérangement*	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen *enclenchement aiguille / signal en dérangement*	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert *aiguille immobilisée manuellement sans cadenassage.*	5 km/h
37	HOA / FBOA gestört - *DBC / Détecteur de frein(s) serré(s) en dérangement*	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich *Information des voyageurs à quai impossible*	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert *Voyageurs non informés du changement du quai.*	auf Sicht / marche à vue
Besonderheiten am Zug / *particularités au train*		
40	Engstelle für Lü-Sendungen / *gabarit réduit pour transports exceptionnels*	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen *Armement de la voie insuffisant pour véhicules à charge D*	*)
42	Spitzensignal unvollständig / *signalisation d'avant incomplète*	40 km/h
43	Windwarnung / avis *de vents forts*	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / *Vitesse limite autorisée variable*

DB-Befehl deutsch/französisch Variante 1, gültig ab 13.12.2015

6.5 Muster für Befehl Nr. 8, 12 und 14: Rückkehr der Sperrfahrt mit liegengebliebenen Zug in den rückgelegenen Bahnhof gemäß Punkt 5.3.2.1./
6.5 Fac-similé ordre n° 8, 12 et 14 : envoi d'un secours par l'arrière - retour à la gare en arrière de la Sperrfahrt avec le train en détresse. Voir art. 5.3.2.1.

Vordruck 1 von 1 *Imprimé(s) ... / ...*

Befehle *Ordres* **1 - 14**

Triebfahrzeugführer ~~Zug~~ – Sperrfahrt – ~~Sperrfahrt Kl~~ – Schi~~ebetriebfahrzeug für~~ Zug – R~~angierfahr~~t 29763.....
Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.

Standort: km 59,48..... (km / Signal / Weiche) *(km / signal / aiguille)* in ~~Rgl~~/~~Ggl~~/Gl Wörth - Lauterbourg..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) *(numéro, poste / entre le poste et le poste)*
Lieu *voie*

	1	**Sie dürfen** – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren Vous pouvez - *entrer en gare / dans le secteur circulation - circuler au-delà de la bif / jonction*
	1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
	2	**Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in** *Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du*

Signal usw. *signal etc.*	**Bezeichnung / km** *désignation / km*	**Bf** *gare*, **Bft** *secteur circulation*, **Abzw** *bif*, **Üst** *jonction*, **Bk** *poste de block*, **Dkst** *point de protection*

	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
	3	**Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.** *Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation*
	3.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
X	8	**Sie müssen** – zwischen Zmst ...Wörth..... und Zmst .....Lauterbourg..... *Vous devez vous arrêter entre le poste de* *et le poste de* – im Bf/~~Bft~~ / auf ~~Abzw~~/~~Üst~~ ..... **halten vor BÜ** in km ...60,435..... *– en gare / secteur circulation / bif / jonction de* *avant le PN au km* / ~~km~~ ..... / ~~km~~ ..... / ~~km~~ ..... / ~~km~~ ..... / ~~km~~ ..... **Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.** *Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.*
	10	**Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart** ..... *Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS*
	10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.*
	11	**Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führraumanzeige und Langsamfahrsignale.** *Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée.* *Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.*
X	12	**Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:** *Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :*

km/h *km/h*	**auf Sicht** *marche à vue*	**im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst** *en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction*	**und Bf / Bft / Abzw / Üst** *et gare / secteur circulation / bif / jonction*	**in / von km / Sig** *du km / signal*	**bis km / Sig** *au km / signal*	**Grund Nr.** *motif n°*
	auf Sicht	**zwischen Bf Wörth**	**und Bf Lauterbourg**	**von km 59,48**	**Sig N**	**siehe 14**
	auf Sicht					
	auf Sicht					

	12.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an ..... *Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à*
	12.2	Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat. *Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.*
	12.3	Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an ..... *Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à*
	12.4	PZB – am .....sig ..... – in km ..... – ständig wirksam / unwirksam. *Balise PZB - du signal - au km - constamment active / inactive.*
	12.6	*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. *seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.*
	12.7	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1. *Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.*
	13	**Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen** ..... **und** ..... **entbunden.** *Vous êtes dispensé de marcher à vue entre* *et*
X	14	Fahren Sie mit dem liegengebliebenen Zug zurück bis zum Einfahrsignal N des Bahnhofs Lauterbourg und melden Sie sich anschließend beim Fdl.

Übermittlungscode (numéro de transmission): .....RWRT02-0xx.....

Lauterbourg....., (Ort - *lieu*) .....XX.Xx.XXXX..... , (Datum - *date*) .....XX..... (Uhr - *heure*) .....XX..... (Minuten - *minutes*)

.....Mustermann..... (Fahrdienstleiter – *agent circulation*)

.....Muller, Tf..... , erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) – *reçu (nom, fonction)*
bei fmdl. Übermittlung *(en cas de transmission téléphonique)* :
X ZF *(RST)* / ☐ andere *(autre)* .....

6.5 Muster für Befehl Nr. 8, 12 und 14: Rückkehr der Sperrfahrt mit liegengebliebenen Zug in den rückgelegenen Bahnhof gemäß Punkt 5.3.2.1. /
6.5 Fac-similé ordre n° 8, 12 et 14 : envoi d'un secours par l'arrière - retour à la gare en arrière de la Sperrfahrt avec le train en détresse. Voir art. 5.3.2.1.

Grund Nr. *motif n°*	Anlass für Befehl 12 *motifs de l'ordre 12*	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 *ordre 12, colonne 1 ou 2*
Gleisbelegung, Zugfolge / *occupation de la voie, succession des trains*		
1	Gleis kann besetzt sein / *la voie peut être occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
2	Fahrzeuge im Gleis / *voie occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs / *Circulations engagées sur voie fermée*	auf Sicht / *marche à vue*
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / *réception sur voie en impasse*	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / *réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse particulièrement courte*	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg / *pas de distance de glissement*	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / *dérangement des communications entre postes d'annonce*	auf Sicht / *marche à vue*
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit / *période de fermeture à la circulation*	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren / *train de voyageurs circule exceptionnellement sur une voie réservée aux trains de fret*	40 km/h
Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen / *PN, passages planchéiés, gouttières des voies*		
10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert / *PN insuffisamment protégés*	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / ornières *verglacées et enneigés*	30 km/h
Arbeiten, La / *travaux, LTV*		
20	Bauarbeiten - *Travaux*	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gleis / *portion de voie fermée impraticable*	auf Sicht / marche à vue
22	Zustand nach Bauarbeiten / *Constat de l'infrastructure après travaux*	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt / *personnel du chantier non avisé*	auf Sicht / marche à vue
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La / *réduction de la vitesse inférieure à celle reprise au « La »*	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis / *agents présents dans la voie fermée*	20 km/h und auf Sicht
Mängel an Bahnanlagen / *défauts aux installations*		
30	Mängel am Oberbau / *défaut de la voie*	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) *présomption d'avarie caténaire (également sur voie voisine)*	auf Sicht / marche à vue
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) *présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)*	auf Sicht / marche à vue
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel / *présomption de stalactite dans le tunnel*	auf Sicht / marche à vue
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört / *équipement PZB au sol en dérangement*	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen *enclenchement aiguille / signal en dérangement*	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert *aiguille immobilisée manuellement sans cadenassage.*	5 km/h
37	HOA / FBOA gestört - *DBC / Détecteur de frein(s) serré(s) en dérangement*	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich *Information des voyageurs à quai impossible*	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert *Voyageurs non informés du changement du quai.*	auf Sicht / marche à vue
Besonderheiten am Zug / *particularités au train*		
40	Engstelle für Lü-Sendungen / *gabarit réduit pour transports exceptionnels*	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen *Armement de la voie insuffisant pour véhicules à charge D*	*)
42	Spitzensignal unvollständig / *signalisation d'avant incomplète*	40 km/h
43	Windwarnung / avis *de vents forts*	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / *Vitesse limite autorisée variable*

DB-Befehl deutsch/französisch Variante 1, gültig ab 13.12.2015

Bleibt frei! / Réservé

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Grenzbetriebsvereinbarung haben:

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Pfalz
Bahnhofstraße 14
D-67434 Neustadt / Weinstraße

und

Société Nationale des Chemins de Fer Français
Etablissement Infrastructure Circulation Alsace
22, place de la gare
F - 67000 Strasbourg

2 Grenzbetriebsvereinbarung

siehe folgende Seiten

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

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Pfalz
Bahnhofplatz 14
D-67434 Neustadt / Weinstraße

GRENZBETRIEBSVEREINBARUNG

Wissembourg - Winden

ZWISCHEN SNCF RESEAU UND DB NETZ AG

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

Wissembourg - Winden

ENTRE SNCF RESEAU ET DB NETZ AG

Version 5 vom / du : 11.06.2017
Gültig ab / Applicable à partir du : 11.06.2017

Geschäftsführende Stellen
Services dirigeants responsables

DB Netz AG Regionalbereich Südwest Regionalnetz Pfalz Bahnhofplatz 14 D-67434 Neustadt / Weinstraße	(abgekürzt DB Netz) (abréviation DB Netz)

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

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

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

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

DB Netz AG
Regionalnetz Pfalz
Bahnhofplatz 14
D-67434 Neustadt/Weinstraße

Neustadt, den:
gez. i. A. Guido Schneider-Bellenger

……....

gez. i. A. Jens Dilly

…….
gez. i. V. Alexe Ratzkowski

…….

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

Strasbourg, le :
Pascal Meyer, rédacteur

…….

Marie Bouley, vérificateur

…….
Cyril Cuenot, approbateur

…….

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

Nathalie Daefler

…….
Didier Slovencik

…….

INHALTSVERZEICHNIS SOMMAIRE

1. Allgemeines 9
1.1 Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung 9
1.2 Inhalt 9
1.3 Sprachregelung und Meldungen 9
1.4 Änderung von Regelungen 10
1.5 Ansprechpartner und bilaterale Treffen 10
2. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Wissembourg – Winden 11
2.1 Festlegung der Grenzen der Grenzstrecke – Gültigkeit der GBV 11
2.2 Umschaltung der Zugsicherungssysteme 11
2.3 Kommunikationseinrichtungen 11
2.4 Sicherung der Fahrten auf der Grenzstrecke. 12
2.5 Elektrischer Zugbetrieb (bleibt frei) 12
2.6 Änderung der ständigen Signalisierung 13
2.7 Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten 13
2.7.1 Langsamfahrstellen 13
2.7.2 Andere vorübergehende Besonderheiten 15
2.8 Änderung von technischen Einrichtungen 15
3. Trassenmanagement 16
3.1 Kapazitätseinschränkungen 16
3.2 Änderung und Streichung von Trassen 16
3.3 Aktualisierung und Austausch von technischen Dokumenten 16
4. Regelungen für die Züge 18
4.1 Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen, Traktion 18
4.2 Schlusssignale an Zügen 18
5. Fahrdienst auf den Betriebsstellen 19
5.1 Schriftliche Befehle 19
5.1.1 Übermittlungscode für Befehle nach Anlage 3 19
5.2 Gefährliche Ereignisse 19
5.3 Hilfeleistung 20
5.3.1 Grundsatz 20
5.3.2 Verkehren einer Sperrfahrt 20
5.3.2.1 Rückkehr einer Sperrfahrt 20
5.3.2.2 Zuführen der Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof 21
5.4 Zurückgelassener Zugteil auf der Strecke 21
5.5 Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft 21
5.6 Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz 21
5.7 Fahrdienstliche Meldungen 22
5.8 Durchführung der Zugmeldungen 22
5.8.1 Grundsatz 22
5.8.2 Anbieten und Annehmen 22
5.8.3 Ablehnen 22
5.8.4 Abweichende Abfahrtzeit 22
5.8.5 Zurücknahme 23
5.9 Abweichen vom Fahrplan 23
5.9.1 Melden der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrtszeit 23
5.10 Gleissperrungen auf der Grenzstrecke 23
5.10.1 Grundsätze 23
5.10.2 Umsetzung der Gleissperrung 23
5.10.3 Aufhebung der Gleissperrung 24
6. Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke 25
6.1 Ausfall der Verständigung zwischen den Fdl 25

6.2 Störung der Sicherungstechnik auf der Grenzstrecke ... 25
6.2.1 Störungen und Arbeiten am Streckenblock sowie Unregelmäßigkeiten, die das Rückmelden erfordern ... 25
6.2.1.1 Einführen des Rückmeldens: 26
6.2.1.2 Aufheben des Rückmeldens: 26
6.2.2 Störungen an Bahnübergängen der DB ... 27
6.2.3 Störungen des BÜ 40 (SNCF) ... 28
6.2.4 Haltstellung eines Einfahrsignals /« carrés « nicht möglich (C4, C12 und K) ... 29
6.2.5 Störungen an den Signalen der SNCF (C1, C4, C12, S11) ... 29
6.2.6 Störung des Zugfunks „GSM-R“ ... 29
6.2.7 Störung der DAAT ... 30
6.2.8 Störung an Weichen ... 30
7. Außergewöhnliche Transporte (aT) ... 31
7.1 Grundsätze ... 31
7.2 Zweisprachiger Vordruck ... 32
7.3 Einstellungsgenehmigung für außergewöhnliche Transporte ... 32
7.4 Anbieten und Annehmen von außergewöhnlichen Transporten ... 32
8. Rangieren ... 33
8.1 Grundsatz ... 33
8.2 Rangieren auf der Grenzstrecke zwischen Ra 10 (DB) und S 11 (SNCF) ... 33
9. Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen und Arbeiten an diesen Anlagen ... 34
9.1 Grundsätze ... 34
9.2 Zuständigkeitsbereiche der technischen Fachdienste beider Infrastrukturbetreiber ... 36
9.2.1 Signaleinrichtungen ... 36
9.2.2 Fernmeldeeinrichtungen ... 36
9.3 Sperrfahrten bei Arbeiten ... 36
9.4 Benachrichtigung von Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen außer am BÜ PN 40 37
9.5 Arbeiten an Bahnübergängen der DB ... 37
1. Généralités ... 38
1.1 Documents abrogés. Date d’application de la consigne commune ... 38
1.2 Objet et principes généraux ... 38
1.3 Langue à employer et communication de sécurité ... 38
1.4 Modifications aux textes réglementaires ... 39
1.5 Contacts et rencontres bilatéraux ... 39
2. Exploitation de la section frontière Wissembourg - Winden ... 40
2.1 Délimitation de la section frontière - Régime d’exploitation ... 40
2.2 Commutation des systèmes de sécurité ... 40
2.3 Installations de télécommunication ... 40
2.4 Sécurité des circulations sur la section frontière ... 41
2.5 Installations de traction électrique (sans objet) ... 43
2.6 Modification de la signalisation permanente ... 43
2.7 Installations de limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires ... 43
2.7.1 Limitations temporaires de vitesse ... 43
2.7.2 Autres modifications temporaires ... 44
2.8 Modifications des installations ... 44
3. Gestion de la capacité opérationnelle ... 45
3.1 Restriction de capacité ... 45
3.2 Non utilisation d’un sillon ... 45
3.3 Consistance et échange de documents techniques ... 45
4. Prescriptions relatives aux trains ... 46
4.1 Prescriptions concernant la longueur, le freinage et la traction des trains ... 46
4.2 Signalisation d’arrière des trains ... 46
5. Circulation des trains ... 47

5.1 Befehl ... 47
5.1.1 Code de transmission pour le Befehl ... 47
5.2 Incidents - Situation de danger ... 48
5.3 Secours ... 49
5.3.1 Principes ... 49
5.3.2 Envoi d'une « Sperrfahrt » ... 49
5.3.2.1 Secours par l'arrière ... 50
5.3.2.2 Secours par l'avant ... 50
5.4 Abandon d'une partie de train en pleine voie ... 52
5.5 Retour à la gare en arrière d'un train (en détresse ou non) par ses propres moyens ... 52
5.6 Dérangement des installations de sécurité embarquées ... 52
5.7 Modalités de communication entre les AC ... 52
5.8 Annonce des trains ... 53
5.8.1 Principes ... 53
5.8.2 Annonce d'un train avec acceptation ... 54
5.8.3 Annonce d'un train sans acceptation : ... 55
5.8.4 Heure réelle de départ différée ... 55
5.8.5 Annulation de l'annonce ... 56
5.9 Non-respect du plan de Transport ... 56
5.9.1 Annonce des retards de trains ... 56
5.10 Fermeture de voie sur la section frontière ... 57
5.10.1 Principes ... 57
5.10.2 Réalisation de la fermeture de voie ... 58
5.10.3 Levée de la fermeture de voie ... 58
6. Dérangement des installations techniques de la section frontière ... 59
6.1 Dérangement des moyens de communication entre les AC ... 59
6.2 Dérangement des installations de sécurité sur la section frontière ... 59
6.2.1 Dérangements ou travaux sur le block nécessitant la reddition de voie libre par téléphone ... 59
6.2.1.1 Procédure à appliquer jusqu'à reprise du service normal du block. ... 60
6.2.1.2 Reprise du service normal ... 60
6.2.2 Dérangement des PN DB ... 61
6.2.3 Dérangement du PN 40 ... 62
6.2.4 Raté de fermeture ou d'extinction à la fermeture ou de position douteuse des signaux C 4 - C 12 - K ... 63
6.2.5 Raté d'ouverture ou extinction à l'ouverture des signaux de Wissembourg C1 - C4 - C12 - S11 ... 63
6.2.6 Dérangement ou interruption de la liaison GSM-R (D) ... 64
6.2.7 Dérangement du DAAT ... 64
6.2.8 Dérangement des aiguilles ... 64
7. Transports Exceptionnels (TE) ... 65
7.1 Principes ... 65
7.2 Imprimé bilingue spécifique (voir Annexe 5) ... 65
7.3 Autorisation d'incorporation des Transports exceptionnels ... 66
7.4 Offre et acceptation des transports exceptionnels ... 66
8. Manœuvres ... 67
8.1 Principes ... 67
8.2 Manœuvres entre les signaux Ra 10 (DB) et S11 (SNCF) ... 67
9. Entretien préventif et curatif des installations fixes et travaux sur ces installations ... 68
9.1 Principes ... 68
9.2 Périmètre de compétences des services d'entretien de chaque GI ... 70
9.2.1 Installations de signalisation ... 70
9.2.2 Installations de télécommunication ... 70
9.3 Circulation à voie fermée ... 71
9.4 Avis aux gardes de PN ou aux agents de maintenance. ... 71

9.5 Travaux sur les PN DB 71
Anlage / Annexe 1 73
Plan der Grenzstrecke Wissembourg - Winden Plan de la section frontière Wissembourg - Winden 73
Anlage /Annexe 2 75
Modèle de carnet de fermeture de voie en gare de Wissembourg 75
Anlage /Annexe 3 79
Befehl der DB (Deutsch/Französisch) 79
Befehl - ordres DB (Allemand/Français) 79
Anlage / Annexe 4 a 85
Tenue du registre d'annonce des trains de la gare de Wissembourg en cas de dérangement de block 85
Anlage / Annexe 4 b 89
Tenue du carnet de dérangement des installations de sécurité en cas de dérangement de block 89
Anlage / Annexe 5 93
Zweisprachiger Vordruck für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten 93
Imprimé bilingue utilisé pour l'acheminement des transports exceptionnels 93
Anlage / Annexe 6 97
Musterbefehle (deutsch/französisch) 97
Fac-similé ordre DB (Allemand/Français) 97
ABX Rail Telecom D / F 108
Winden (Pfalz) - Wissembourg 108

Bleibt frei! Réservé

1. Allgemeines

1.1 Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die deutsche Ausgabe 04 vom 13.12.2015
Sie tritt am 11.06.2017 in Kraft.

1.2 Inhalt

(1) Die gemeinsame Regelung bestimmt die örtlichen Besonderheiten auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Wissembourg und Winden;
Die grundsätzlichen Streckendaten finden sind:
für die DB: VzG-Streckennummer 3433, La-Strecke 248 a/b La-Bereich Mitte.
für die SNCF: RT 1022A ligne 146000

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

(3) Soweit in dieser gemeinsamen Regelung keine besonderen Regelungen getroffen sind, sind durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zugangsbedingungen der DB Netz 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.

(4) Ein Lageplan der Grenzstrecke Wissembourg – Winden ist als Anlage 1 beigefügt.

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.

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

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

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 Netz 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 Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Pfalz
Bahnhofplatz 14
D-67434 Neustadt / Weinstraße

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

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

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

1.5 Ansprechpartner und bilaterale Treffen

(1) Die SNCF Réseau (EIC AL et Infrapôle Rhénan) und das Regionalnetz Pfalz in Neustadt / Weinstraße geben eine Liste mit allen Ansprechpartnern der SNCF Reseau und DB Netz für jedes Arbeitsgebiet heraus. Diese Liste enthält für jeden Ansprechpartner:

- Funktion
- E-Mail-Adresse
- Telefon- und ggf. Fax-Nr. (UIC und öffentliches Netz)

(2) Die SNCF Réseau (EIC AL et Infrapôle Rhénan) und das Regionalnetz Pfalz in Neustadt / Weinstraße treffen sich mindestens einmal pro Jahr, um eventuelle Probleme bei der Umsetzung der Regelungen dieser Unterlage zu lösen. Dabei wird die in Punkt 1 genannte Liste überprüft und ggf. umgehend aktualisiert.

(3) Die SNCF Réseau (EIC AL et Infrapôle Rhénan) und der Bezirksleiter Betrieb für Winden treffen sich mindestens einmal pro Halbjahr um sich über betriebliche Themen, die die Grenzstrecke betreffen, auszutauschen. Bei diesen Treffen muss mindestens einmal pro Jahr eine gemeinsame Kontrolle auf den Stellwerken der Grenzstrecke durchgeführt werden.

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.
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.

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

2.2 Umschaltung der Zugsicherungssysteme

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

2.3 Kommunikationseinrichtungen

Auf der Grenzstrecke bestehen folgende Fernmelde- und Zugfunkeinrichtungen:

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

2.4 Sicherung der Fahrten auf der Grenzstrecke.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DB Netz und SNCF Réseau informieren sich gegenseitig über Änderungen der ständigen Signalisierung auf der Grenzstrecke.

SNCF Réseau erhält diese Informationen von:

- für die deutsche Signalisierung von DB Netz durch die La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten) die spätestens am Mittwoch 3 Wochen vor Inkrafttreten vorliegen muss. Diese ist ggf. unter Beigabe eines Signallageplans zu übersenden an:

  SNCF Réseau
  Infrapôle Rhénan
  48, rue du chemin Haut
  67200 Strasbourg

DB Netz erhält diese Informationen durch die SNCF Réseau:

- für die französische Signalsierung durch eine ARTIC (Avis de Restriction Temporaire de l'Infrastructure pour les Conducteurs)[1] die spätestens am Dienstag drei Wochen vor Inkrafttreten vorliegen muss. Diese ist ggf. unter Beigabe eines Signallageplans zu übersenden an:

  DB Netz AG
  Regionalbereich Südwest
  Regionalnetz Pfalz
  Bahnhofplatz 14
  D-67434 Neustadt / Weinstrasse.
  Mail: Regionalnetze.Suedwest.RP@deutschebahn.com

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 Netz 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

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

DB Netz an SNCF Réseau
Spätestens am Mittwoch 3 Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

SNCF Réseau an DB Netz
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.
11711711713

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

(2) Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

a) Langsamfahrstellen, die unvorhergesehen eingerichtet werden müssen, sind

- auf deutschem Gebiet: von den technischen Stellen DB Netz der zuständigen Abteilung und dem Fdl Winden umgehend mitzuteilen; der Fdl Winden verständigt den Fdl Wissembourg und die BZ Karlsruhe
- auf französischem Gebiet: von den technischen Stellen der SNCF RÉSEAU (EIC AL ET INFRAPÔLE RHÉNAN) dem Fdl Wissembourg umgehend mitzuteilen; der Fdl Wissembourg verständigt den Fdl Winden und den COGC AL.

b) Bei Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist analog zu verfahren.

c) Bei diesen Geschwindigkeitsbeschränkungen, über die die EVU noch nicht durch die La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten) unterrichtet sind, müssen folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet

Fdl Winden und Wissembourg verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl Nr. 12 (siehe Anlage 6.1). Der Fdl Winden teilt dem Fdl Wissembourg den Grund mit.
Die Fahrdienstleiter beider Seiten teilen sich diese zeitliche Geschwindigkeitsbeschränkung per festen Wortlaut gegenseitig mit.

„ Befehl n°12 erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ... mit … km/h „.Grund Nr.
(« Remettez l'ordre écrit n° 12 pour la limitation de vitesse de … km/h entre km ... et km… »).

Diese Regelung gilt bis zur Inkraftsetzung der jew. La durch Signalisierung und Ablauf der 48 h Frist.

Sind die Befehle nicht mehr erforderlich, verständigt der Fdl Winden den Fdl Wissembourg mit folgendem Wortlaut:

„Befehl Nr. 12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km … bis km …"
Pouvez cesser de remettre l´ordre écrit n ° 12 pour la limitation de vitesse entre km .... et km ... »

Langsamfahrstelle befindet sich auf französischem Gebiet

Fdl Winden und Wissembourg verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl Nr. 12, bis das weiße Blitzlicht aufgestellt ist. Fester Wortlaut wie vor. Der Grund für den Befehl 12 wird zwischen beiden Fdl festgelegt, anhand der Sachverhaltsmneldung der Technik.

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

„Befehl Nr. 12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km … bis km …"
Pouvez cesser de remettre l´ordre écrit n ° 12 pour la limitation de vitesse entre km .... et km ... »

(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.

2.7.2 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

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

DB Netz AG

Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Pfalz
Bahnhofplatz 14
D- 67434 Neustadt / Weinstraße.

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

3. Trassenmanagement

3.1 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.

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.

Wenn Trassen aus betrieblichen Gründen oder zum Zweck von Arbeiten an der Infrastruktur auf der Grenzstrecke geändert oder gestrichen werden sollen, stimmen sich DB Netz RB Südwest Arbeitsgebiet (Ag) Gelegenheitsfahrplan bzw. die Betriebszentrale und COGC AL ab um mit dem oder den betroffenen EVU eine Lösung zu finden, die die Durchführung der Zugfahrten unter den bestmöglichen Umständen erlaubt.

Wenn geplante Trassen nicht in Anspruch genommen werden sollen, informieren die Fahrdienstleiter jeweils COGC AL bzw. die Betriebszentrale.

Die COGC AL und die Betriebszentrale informieren sich zu ausgefallenen Zügen so früh wie möglich.

Der COGC AL unterrichtet den Fdl Wissembourg über die Änderung oder Streichung von Trassen.

DB Netz RB Südwest Ag Gelegenheitsfahrplan bzw. die Betriebszentrale unterrichtet den Fdl Winden über die Änderung oder Streichung von Trassen der Züge auf der Grenzstrecke,

Die Fdl Winden und Wissembourg informieren sich gegenseitig so früh wie möglich über die Änderung oder Streichung von Trassen. Diese Meldung hat als fester Wortlaut zu erfolgen, da der Fdl Wissembourg dies in Form einer dépêche schriftlich nachweisen muss. Wortlaut:

"Zug (Nummer) … fällt aus"

(« Train n° … supprimé »)

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 Netz Regionalbereich Südwest ist für die Erarbeitung der Fahrplanunterlagen für die Grenzstrecke zuständig.
Die EIC Alsace sendet zu diesem Zweck die dafür notwendigen Unterlagen (RT = Renseignements Techniques) insbesondere bei Änderungen der zulässigen Geschwindigkeiten auf dem französischen Abschnitt der Grenzstrecke an folgende Adresse:

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz-Anlagenmanagement
Schwarzwaldstraße 82
D-76137 Karlsruhe

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

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).

4. Regelungen für die Züge

4.1 Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen, Traktion

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

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

Sind bei Reisezügen in Ausnahmefällen nicht alle Achsen gebremst die erforderlichen Mindestbremshundertstel nicht erreicht, ist die Weisung der BZ Karlsruhe einzuholen.

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

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

4.2 Schlusssignale an Zügen

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

- zwei rote Lichter

oder

- zwei Schlusslaternen

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

Verantwortlich für die Zugschlusssignale ist das jeweilige EVU.

5. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

5.1 Schriftliche Befehle

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

- zweisprachiges Muster Befehl siehe Anlage 3

Bei Zügen, die mit französischen Triebfahrzeugführern besetzt sind, dürfen schriftliche Befehle im Bahnhof Winden dem Zugpersonal nur durch Aushändigung übermittelt werden.

5.1.1 Übermittlungscode für Befehle nach Anlage 3

Der Fahrdienstleiter Winden, der den Inhalt eines Befehls bestimmt, muss jeden Befehl mit einem Übermittlungscode seiner Betriebsstelle kennzeichnen. Der Übermittlungscode setzt sich zusammen aus der im Betriebsstellenbuch genannten Abkürzung und einer laufenden dreistelligen Nummer (z.B. RWND-023). Wenn der Fahrdienstleiter Wissembourg Befehle im Auftrag des Fahrdienstleiters Winden in eigener Zuständigkeit für mehrere Züge ausfertigt oder wenn er Befehle mit gleichen Inhalt an mehrere Züge übermittelt bleibt der Übermittlungscode gleich. Er muss dem Triebfahrzeugführer den Übermittlungscode im Befehl mitteilen.

Der Fdl Wissembourg erhält den Übermittlungscode für auszustellende Befehle beim Fdl Winden, aus dessen Nummernfolge. Auch auf der Grenzbetriebsstrecke darf kein Befehl ohne Übermittlungscode ausgegeben werden.

5.2 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 Winden oder Wissembourg zu melden.
Die Meldung ist einzuleiten mit den Worten:

„Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!“.

Danger ! Arrêt des circulations

(3) Die Fdl Winden und Wissembourg müssen jeweils unverzüglich einen Nothaltauftrag über Zugfunk geben. Unerheblich ob sich der Zug auf deutschen oder französischen Gebiet befindet.
Der Nothaltauftrag wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Winden und Wissembourg sofort anhalten!
Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Winden und Wissembourg sofort anhalten! Hier Fahrdienstleiter Wissembourg / Winden“.

« Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Winden et Wissembourg.
Je répète: Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Winden et Wissembourg. Ici AC de Wissembourg / Winden»

Bei Ausfall des Funkes versuchen die Fdl, die Züge mit anderen Mitteln anzuhalten.

(3) Der Fdl Winden verständigt die Notfallleitstelle in Karlsruhe
Der Fdl Wissembourg verständigt das COGC AL.

(4) Die Fdl Winden und Wissembourg vereinbaren die erforderlichen Maßnahmen, sowie den erforderlichen Befehl, auch für Situationen, die nicht in dieser Regelung ausgeführt sind (der deutsche Fdl gibt dabei die Art des Befehls vor) und verständigen ihre vorgesetzten Organisationseinheiten entsprechend den Vorschriften des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.

(5) Wenn es erforderlich ist, wird eine gemeinsame Untersuchung der beiden Infrastrukturbetreiber durchgeführt.

(6) 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.

(7) 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.

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

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

“ Sperrfahrt (Nummer) wird vom rückgelegenen Bahnhof ... abgelassen“

Die Sperrfahrt erhält Befehle 2, 8 und 12 Grund Nr. 2.

Vervollständigen Sie den Befehl durch folgenden Eintrag unter Punkt 14:

„Fahren Sie bis km… zum havarierten Zug.
Holen Sie vor des Rückfahrt / Weiterfahrt die Zustimmung beim Fdl ein”.

Die Sperrfahrt erhält einen zweisprachigen Befehl 12 zum Fahren auf Sicht und 14 gemäß nachfolgenden Punkten 1. oder 2.

5.3.2.1 Rückkehr einer Sperrfahrt

1. <u>Rückkehr der Sperrfahrt mit dem liegengebliebenen Zug in den rückgelegenen Bahnhof</u>

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 14 erteilt mit folgendem Wortlaut:

„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 Wortlaut:

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

2. <u>Schieben des liegengebliebenen Zuges</u>

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erteilt zweisprachigen Befehl 14 mit folgendem Wortlaut:

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

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

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

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

5.3.2.2 Zuführen der Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof

Der Fdl des vorausgelegenen Bahnhofs erteilt der Sperrfahrt einen zweisprachigen Befehl (ggf. 8) 12 zum Fahren auf Sicht und 14 mit folgendem Wortlaut:

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

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

„Sperrfahrt (Nummer) wird vom Bahnhof ... abgelassen“

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

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

„Sperrfahrt (Nummer) mit liegengebliebenem Zug (Nummer) ist vollständig im Bahnhof angekommen.“

5.4 Zurückgelassener Zugteil auf der Strecke

Muss ein Zugteil auf freier Strecke zurückgelassen werden, darf nach der Ankunft des ersten Zugteils nicht zurückgemeldet oder zurückgeblockt werden. Der Nachbarfahrdienstleiter ist zu verständigen. Die Rückblockung / Rückmeldung darf erst erfolgen, wenn alle Zugteile die Strecke geräumt haben.

5.5 Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft

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 14 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:

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

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

(1) Die fahrdienstlichen Meldungen sind fernmündlich auf der Streckenfernsprechleitung (Zugmeldeleitung) zu geben. Bei Störungen der Zugmeldeleitung erfolgen sie über andere Telekommunikationswege.

Die Fdl melden sich mit:

„Fahrdienstleiter Winden (Name)“

„Fahrdienstleiter Wissembourg (Name)“

Die weiteren Regelungen zu Meldungen richten sich nach Punkt 1.3, dieser Unterlage.

5.8 Durchführung der Zugmeldungen

5.8.1 Grundsatz

Die Zugmeldungen werden zwischen dem Fdl Wissembourg und dem Fdl Winden gegeben.

5.8.2 Anbieten und Annehmen

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
- nach Eingang der Rückblockung bzw. Rückmeldung des letzten vorausgefahrenen Zuges,
- nach Ankunft und Rückblockung bzw. Rückmeldung des letzten aus der Gegenrichtung angekommenen Zuges.

Jeder Zugmeldung geht eine Meldung der Fdl voraus,
mit den Worten: *„Fahrdienstleiter … (Name der Betriebsstelle)“*

Jede Zugmeldung ist mit dem Wortlaut: *„Zugmeldung“* einzuleiten

Angeboten wird der Zug mit dem Wortlaut: *„Wird Zug (Nummer) angenommen?“*

Angenommen wird der Zug mit dem Wortlaut: *„Zug (Nummer) ja“*

Nur die Annahme des Zuges ist zu wiederholen.

5.8.3 Ablehnen

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) ja“.*

Züge mit außergewöhnlichen Transporten sind gemäß den Regelungen in Kapitel 7 anzubieten und anzunehmen.
Nach der Annahme sind die Züge grundsätzlich unmittelbar danach mit folgendem Wortlaut abzumelden:

„Zug (Nummer) ab (Minute)"
Die Abmeldung ist zu wiederholen.

5.8.4 Abweichende Abfahrtzeit

Weicht die tatsächliche Abfahrzeit um zwei Minuten oder mehr von der gemeldeten Zeit ab, ist die Zugmeldung möglichst frühzeitig zu berichtigen. Die Abmeldung ist dann mit dem Wortlaut

„Berichtigte Zugmeldung, Zug … (Nummer) in … (Name der Zugmeldestelle) ab … (Minute der Ab- oder Durchfahrtszeit)" zu wiederholen.

Die Abmeldung ist zu wiederholen.

5.8.5 Zurücknahme

Kann ein bereits abgemeldeter Zug nicht abfahren, ist die Abmeldung für diesen Zug wie folgt zurückzunehmen:
*"Berichtigte Zugmeldung: Abmeldung für Zug (Nummer) wird zurückgenommen"***.**
Die Zurücknahme der Abmeldung ist zu wiederholen.

5.9 Abweichen vom Fahrplan

Die Reihenfolge der Züge kann ggf. geändert werden, wenn dies zwischen den Fdl Winden und Wissembourg vereinbart wird. Die beteiligten Mitarbeiter und die BZ Karlsruhe sind zu verständigen; die neue Reihenfolge ist in den Zugmeldebüchern zu vermerken

Züge beider Richtungen – ausgenommen Reisezüge, deren Abfahrtszeiten veröffentlich sind – dürfen vor Plan abgelassen werden.
Voraussetzung ist die Zustimmung und die Vereinbarung zwischen den Fdl in Winden und Wissembourg.

5.9.1 Melden der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrtszeit

Alle Zugverspätungen von 5 Minuten und mehr müssen in folgender Form gemeldet werden:
„Zug (Nummer) verkehrt mit ca. … Minuten Verspätung ab …"

5.10 Gleissperrungen auf der Grenzstrecke

5.10.1 Grundsätze

Bei einer Gleissperrung Winden-Wissembourg, ist durch den Fdl Wissembourg eine Hilfssperre auf dem Blocksignal S11 anzubringen.

1. **Es wird zwischen geplanten und unvorhergesehenen Gleissperrungen unterschieden.**

   Ein Gleis wird planmäßig gesperrt

   - zur Ausführung von Arbeiten (siehe Kapitel 9)
   - zum Einlassen von Sperrfahrten
   - zum Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke
   - zur Sicherung von Personen vor Fahrten
   - wenn mehrere Fahrten gleichzeitig stattfinden sollen.

   Unvorhergesehene Gleissperrungen werden durchgeführt im Falle eines Hindernisses, bei Hilfeleistung für einen liegengebliebenen Zug (siehe Abschnitt 5.3), wenn das Rangieren über die Einfahrweiche bzw. Signal Ra 10 erforderlich wird, oder bei anderen Ereignissen, die eine Unterbrechung des Zugverkehrs zur Folge haben,

2. **Zuständiger Fdl für 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. Beim Vorliegen mehrerer Sperrgründe wird nur eine Sperrung ausgesprochen.

3. **Sperrabschnitt:**
   Das Gleis zwischen Winden und Wissembourg ist auf dem gesamten Streckenabschnitt zwischen Einfahrsignal K km 31,836 (DB) des Bahnhofs Winden und Semaphore S 11 km 60,010 (SNCF) des Bahnhofs Wissembourg gleichzeitig zu sperren.

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

5.10.2 Umsetzung 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:
"Kann das Gleis zwischen Wissembourg und Winden 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:
„Ja, mit Sperrung des Gleises zwischen Wissembourg und Winden einverstanden."

Mit Erhalt dieser Meldung trifft der zuständige Fdl die erforderlichen Maßnahmen und spricht die Sperrung mit folgendem Wortlaut aus:
„Gleis von Wissembourg nach Winden gesperrt."

Im Fall einer unvorhergesehenen Gleissperrung kann diese sofort ausgesprochen werden ohne die Anfrage und Zustimmung.
Die Fdl weisen die Sperrung im Zugmeldebuch nach.

5.10.3 Aufhebung der Gleissperrung

Die Sperrung des Gleises darf durch den zuständigen Fdl aufgehoben werden, wenn alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind und/oder bei Bauarbeiten die Bestätigung des Technischen Berechtigten über Freisein und Befahrbarkeit vorliegt.

Vor der Aufhebung der Gleissperrung muss die Zustimmung des Nachbar-Fdl vorliegen:
" Sperrung des Gleises zwischen Wissembourg und Winden kann aufgehoben werden"

Die Gleissperrung wird aufgehoben mit den Worten:
„Sperrung des Gleises zwischen Wissembourg und Winden aufgehoben."

Die Fdl weisen die Aufhebung der Gleissperrung in der dafür vorgesehenen Unterlage nach.

6. Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke

6.1 Ausfall der Verständigung zwischen den Fdl

Im Falle einer Störung der Streckenfernsprechleitung dürfen die Meldungen über die GSM-R oder öffentliche Telekommunikationsleitungen ausgetauscht werden (vgl. Abschnitt 2.3).

Ist keine Verständigung möglich, jedoch das wirksame ordnungsgemäße Arbeiten des Streckenblocks zuverlässig gewährleistet, sind **Zugfahrten** zugelassen; Sperrfahrten sind nicht zugelassen.

Für die Dauer der Störung erhalten die Züge beider Richtungen einen schriftlichen Befehl Nr. 12 mit der Weisung zum „Fahren auf Sicht".

Die Verständigung gilt als ausgefallen, wenn keine Verständigung über Fernsprecher, GSM-R oder öffentliche Telekommunikationsleitungen mehr möglich ist **und** zusätzlich der Streckenblock **nicht** ordnungsgemäß wirkt, d. h. Räumungsprüfungen durch Rückmelden bestätigt werden müssen. In diesem Fall dürfen bis zur Wiederherstellung einer Fernsprechverbindung **keine** Zugfahrten oder Sperrfahrten durchgeführt werden. Rangierfahrten über die Rangierhalttafel hinaus sind ebenfalls verboten.

6.2 Störung der Sicherungstechnik auf der Grenzstrecke

Mögliche Störungen:

- **6.2.1** : Störungen und Arbeiten am Streckenblock sowie Unregelmäßigkeiten, die das Rückmelden erfordern
- **6.2.2** : Störungen an Bahnübergängen der DB
- **6.2.3** : Störungen am Bahnübergang PN 40 der SNCF
- **6.2.4** : Haltstellung eines Einfahrsignals ist nicht möglich
- **6.2.5** : Störungen an den Signalen « carrés « der SNCF
- **6.2.6** : Störung des Zugfunks „GSM-R"
- **6.2.7** : Störung an der DAAT
- **6.2.8** : Störung an Weichen

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

Gründe für das Rückmelden sind:

- an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal am Anfang eines Zugfolgeabschnittes soll, vorbeigefahren werden
- an einem Halt zeigenden Hauptsignal am Anfang eines Zugfolgeabschnittes ist unzulässig vorbeigefahren worden,
- der Streckenblock wirkt nicht ordnungsgemäß, weil
  - nicht vor- oder zurückgeblockt werden kann oder die Bedienung nicht angezeigt wird,
  - der Streckenblock nur mit Hilfseinrichtungen bedient werden kann,
  - Streckenblockeinrichtungen vorzeitig frei werden,
- die mit gelbem Quadrat gekennzeichneten Verschlüsse fehlen oder gelöst sind, es sei denn, die signaltechnische Fachkraft hat die Verschlüsse gelöst,
- wenn die signaltechnische Fachkraft der DB AG oder SNCF (z. B. bei Arbeiten) das Rückmelden vorgeschrieben hat.
- nach Rückkehr eines Zuges in den Abgangsbahnhof (z.B. liegengebliebener Zug)

Der Fdl Wissembourg stimmt mit dem Fdl Winden ab, ob die Techniker für die Entstörung des Blocks erforderlich sind. Hintergrund: Für Arbeiten am Block in Wissembourg, müssen immer die Techniker der SNCF und der DB gerufen werden. Sind aus Sicht des Fdl Wissembourg Techniker erforderlich, so werden gleichzeitig die Techniker der DB (LST und TK nötig) durch den Fdl Winden mit verständigt.

6.2.1.1 Einführen des Rückmeldens:

1. Rückmelden:

In den Fällen nach (6.2.1) ist durch den Fdl, bei dem die Störung aufgetreten ist, das Rückmelden mit folgendem Wortlaut einzuführen:
„Rückmelden 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.

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:

„Zug .... (Nummer) in .... (Name des Ankunftsbahnhofs)“
Die Rückmeldung ist vom Nachbarfahrdienstleiter zu wiederholen und in der dafür vorgesehenen Unterlage nachzuweisen.

Zusätzlich ist im Anschluss zur Rückmeldung der Streckenblock zu bedienen, soweit dies möglich und nicht ausdrücklich verboten ist; für die Sicherheit des Zugverkehrs ist dabei nur die Rückmeldung maßgeblich.
Die Bedienung der Signale erfolgt nach den Regeln der jeweiligen Bahn. Sind schriftliche Befehle erforderlich, siehe Abschnitt 5.1.

2. Vorzeitiges Freiwerden des Streckenblocks:

Werden die Streckenblockeinrichtungen vorzeitig frei, dürfen die Ausfahrsignale nicht bedient werden. Der Fahrdienstleiter vergewissert sich beim Nachbarfahrdienstleiter, dass der letzte Zug angekommen ist. Ist dies nicht der Fall, sind die Maßnahmen bei gestörtem Streckenblock zu ergreifen.

Zur Info, in der Anlage 4 sind Regeln für den französischen Fdl dazu hinterlegt.

6.2.1.2 Aufheben des Rückmeldens:

Das Rückmelden ist von dem Fdl aufzuheben, der es eingeführt hat.
Das Rückmelden darf aufgehoben werden, wenn der Anlass dazu beseitigt ist und je ein Zug in beiden Fahrtrichtungen die Strecke mit ordnungsgemäßer Signal- und Blockbedienung durchfahren hat.

Vor dem Aufheben des Rückmeldens müssen im Übrigen die Regelwerke der jeweiligen Bahn beachtet werden.

Das Rückmelden wird mit folgendem Wortlaut aufgehoben:
„Rückmelden aufgehoben ab ..... Uhr.“

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

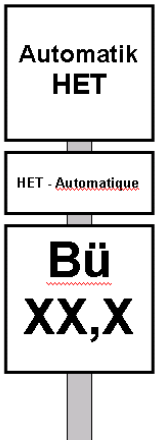
6.2.2 Störungen an Bahnübergängen der DB

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 durch langsames heranfahren auf die Einschaltschleife „Automatik HET / HET Automatique“ vor dem BÜ.



Sind Befehle erforderlich, so ist dies zwischen den Fahrdienstleitern Winden und Wissembourg wie folgt zu vereinbaren:

Fdl Winden:

„BÜ ……. (Nr.) in Kilometer …….. (km) ist gestört. Ab …….. Uhrzeit ist für BÜ in Kilometer … (km) für alle Züge Befehl Nr…. (8 oder 14) erforderlich!“

Ab diesem Zeitpunkt bis zur Beseitigung der Störung lautet die Abmeldung aller Züge:

„Zug (Nummer) mit Befehl … (8 oder 14) ab (Uhrzeit)“.

Sind keine Befehle mehr erforderlich, hebt der Fdl Winden die Befehlsübermittlung mit folgendem Wortlaut auf:

Fdl Winden:

„Ab …… (Uhrzeit) sind Befehle … (8 oder 14) für BÜ … (Nr) in Kilometer …. (km) nicht mehr erforderlich.“

Alle Meldungen sind gemäß den Bestimmungen der jeweiligen Bahn nachzuweisen.

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.

Betriebliche Maßnahmen bei Störungen am BÜ 40.

Der Fahrdienstleiter der Grenzbetriebsstrecke, dem eine Störung am BÜ 40 bekannt wird, meldet diese dem Nachbarfahrdienstleiter der Grenzbetriebsstrecke umgehend.

"Bahnübergang n° 40 gestört".

Nach dem bekannt werden einer Störung am BÜ 40, kann ein Zug auf der Grenzbetriebsstrecke nur verkehren, wenn der Fahrdienstleiter Wissembourg eine der anschließenden Störungsarten festgestellt und die dazu gehörige Maßnahme eingeleitet hat.

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 Nr. 12 Grund 10 (20 km/h) in Verbindung mit Befehl Nr. 12.2
d. Schrankenbaum gebrochen, alle Lichtzeichen funktionieren nach Feststellung *).	Vor Befahren des BÜ 40 erhalten alle Züge einen Befehl Nr. 12 Grund 10 (20 km/h) in Verbindung mit Befehl Nr. 12.2

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

Der Fahrdienstleiter Wissembourg beauftragt den Triebfahrzeugführer mittels Befehl Nr 14:

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

Anschließende Maßnahmen:

- Wenn ein oder mehrere Straßensignale nicht funktionieren, darf kein Zug den BÜ 40 befahren.
- Wenn alle Straßensignale funktionieren, sind die Maßnahmen gemäß Punkt d) zu ergreifen.

Sicherung des BÜ 40 mittels Bahnübergangsposten

Der BÜ kann gemäß den Maßnahmen c oder d befahren werden.

Die technische Sicherung des BÜ 40 funktioniert wieder.

Der Fahrdienstleiter Wissembourg informiert den Fahrdienstleiter Winden über das Ende der Störung:

„BÜ 40 in Ordnung"

Musterbefehle zu den BÜ-Störungen finden Sie in den Anlagen 6.3 bis 6.4.

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

Ist die Haltstellung eines Einfahrsignals nicht möglich, müssen alle Züge einen schriftlichen Befehl 14 erhalten, trotz Fahrtstellung am Signal zu halten und die Weisung des Fahrdienstleiters einzuholen.

Es ist Rückmelden nach Abschnitt 6.2.1.1 einzuführen.

Die Fahrdienstleiter beantragen die Befehlsübermittlung untereinander mit dem Wortlaut:

„Ab Zug (Nummer) … übergeben Sie dem Triebfahrzeugführer den Befehl 14:"Halten sie vor dem Einfahrsignal … des Bahnhofes … und melden sie sich beim Fahrdienstleiter".

Nach Beseitigung der Störung wird diese Maßnahme aufgehoben mit dem Wortlaut:

„Schriftlicher Befehl (Inhalt) nicht mehr erforderlich!"

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

Störungen an denSignalen «carrés» C1, C4 oder C12:

Im Fall einer Störung an den Signalen C1, C4 oder C12, sind nach Feststellung der Ursachen und der betrieblichen Bedingungen folgende Befehle durch den Fdl Wissembourg erforderlich:

- Befehl n°2 et 2.1 für das C1,
- Befehl n°2 et 2.1 für das C4,
- Befehl n°2 et 2.1 für das C12.

Die Züge, welche die Grenzbetriebsstrecke nicht befahren (km 60.026) erhalten bulletin CBa für die Vorbeifahrt an C1 bis C4.

Störungen des Signals sémaphore S11 :

Im Fall einer Störung am Signal Sémaphore 11 der SNCF, ist durch Fdl Wissembourg folgender Befehl erforderlich : Befehl 2

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.

Störungsmeldung:

Der Fdl Wissembourg meldet alle Störungen an den GSM-R-Geräten unverzüglich an den Fdl Winden, dieser gibt die Störung an die für die Entstörungsveranlassung zuständige Stelle (EVZS).
Mobile Teilnehmer melden Funknetzstörungen an den Fahrdienstleiter und Störungen an mobilen Endgeräten an den Fahrdienstleiter und an ihre Einsatzstelle.
Falls das Endgerät gestört ist, meldet der Fdl Wissembourg die Störung an die SNCF (Tel 9113) (Telekomabteilung).

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 14 mit nachfolgendem Wortlaut übermittelt werden:

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

- Bei Zügen von Winden, die in Wissembourg enden und nicht weiterfahren Richtung Haguenau, bestätigt der Zugführer die Vollständigkeit des Zuges an den Fahrdienstleiter Wissembourg (Zugschlussmeldung gemäß DB Netz AG Ril 408.0342 Abschnitt 7 Absatz 1b).

6.2.8 Störung an Weichen

Im Fall einer Weichenstörung, die durch Handverschlüsse gesichert ist, muss ein Befehl 12 Grund 36 mit 5 km/h vor Befahren der Weiche übermittelt werden.

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 Netz 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 Netz 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 Netz enthält:

- die Bza-Nr. der DB Netz 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 Netz (Fpl Karlsruhe) gerichteten speziellen zweisprachigen Vordruck vermerkte Zustimmung des COGC AL.

7.2 Zweisprachiger Vordruck

Das COGC AL und die zuständige Fahrplanabteilung der DB Netz RB Südwest (Fpl) bieten sich außergewöhnliche Transporte gegenseitig an. Zu diesem Zweck sendet je nach Fahrtrichtung COGC AL oder Fpl an die andere Abteilung einen speziellen zweisprachigen Vordruck. Siehe Anlage 5

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 AL oder Fpl die Zustimmung durch Rücksendung des um die Einschränkungen auf dem aufnehmenden Netz ergänzten speziellen zweisprachigen Vordrucks.

7.3 Einstellungsgenehmigung für außergewöhnliche Transporte

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

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

Das COGC AL verständigt mittels Dépêche den Fdl Wissembourg 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 Winden 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.

7.4 Anbieten und Annehmen von außergewöhnlichen Transporten

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 5.8. 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?“

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, j “

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“

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)

1. Muss auf das Streckengleis über Ra 10 (Bf Winden) bzw. Signal S 11 (Bf Wissembourg) hinaus rangiert werden, so ist das Streckengleis vorher zu sperren (siehe auch Abschnitt 5.10).

2. Bei gestörten Sicherungseinrichtungen oder wenn die Verständigung zwischen den Fdl Winden und Wissembourg ausgefallen ist, ist das Rangieren zwischen den Signalen Ra 10 (DB) und S 11 (SNCF) verboten.

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

9.1 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. Ausgenommen hiervon sind die Einrichtungen des Streckenblocks und die Telekommunikationsanlagen auf französischer Seite; siehe hierzu Absätze 6 – 8.

(2) Planbare Arbeiten an Einrichtungen auf dem anderen Staatsgebiet (außer den regelmäßigen Unterhaltungsarbeiten) müssen zwischen den betroffenen technischen Fachdiensten der beiden Infrastrukturbetreiber vereinbart werden: RN Pfalz Neustadt und Infrapôle Rhénan. Der Infrastrukturbetreiber, auf dessen Gebiet sich die Einrichtung befindet, stellt dem Infrastrukturbetreiber, der die Arbeiten durchführt, bei Bedarf eine technische Fachkraft zur Verfügung.
Arbeiten an grenzüberschreitenden Anlagen werden immer gemeinsam durch Techniker der DB und der SNCF vorgenommen.
Die zuständigen technischen Fachdienste geben, soweit erforderlich, 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, sind die Vereinbarung und 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 dem RB Südwest der DB Netz, Koordination Betrieb/Bau Karlsruhe und dem SNCF gegenseitig abgestimmt werden.
Adressen DB Netz:
michael.m.ziegler@deutschebahn.com
+49 721 938 7872
und
florian.kimpel@deutschebahn.com
+49 6321 851 303

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) Ein Gleis, in dessen Gefahrenbereich gearbeitet wird (Arbeitsgleis), ist zu sperren.

(6) Störungen an Einrichtungen des Streckenblocks im Bereich RFN werden immer gemeinsam durch die signaltechnischen Fachkräfte der SNCF und der signaltechnischen Fachkraft der DB AG beseitigt. Dazu ist immer zur technischen Fachkraft der SNCF zusätzlich die signaltechnische Fachkraft der DB AG über den Fdl Winden zu rufen.
Der Fdl Wissembourg informiert bei Arbeiten am Streckenblock auf dem Gebiet der SNCf den Fdl Winden. Der Fdl Winden fordert die LST der DB über die üblichen Meldeprozesse an.
Der Fdl Wissembourg gibt dabei die vsl. Ankunftszeit des Technikers der SNCF an, damit eine Sysnchronisation der Arbeiten möglich wird. Der Fdl Winden gibt diese Uhrzeit an den Techniker der DB weiter. Bei Differenzen in der vsl. Ankunftszeit der Techniker von größer 60 Minuten, erfolgt durch die jew. Fdl eine erneute Mitteilung an die jeweiligen Techniker.

(7) Außer bei höherer Gewalt sollen Störungen am Streckenblock auf französischer oder deutscher Seite innerhalb von 24 Stunden beseitigt werden.

(8) Störungen an Telekommunikationsanlagen im Bereich RFN werden von den technischen Fachkräften der SNCF beseitigt. Liegt die Ursache im Bereich der DB AG, z.B. am Streckenkabel, ist auf Verlangen der technischen Fachkraft der SNCF die fernmeldetechnische Fachkraft der DB AG über den Fdl Winden zusätzlich zu rufen.

Zusammenarbeit zwischen der DB Netz AG, I.NP-SW-D-KAR (IL) und der SNCF in Bezug die Inspektion und Wartung der deutschen Signaltechnik im Bereich der Grenzstrecke und des Bahnhofs Wissembourg

1. Die Technik deutschen Ursprungs auf dem Gebiet der SNCF ist nicht in die Prozesse und Verfahren der DB Netz integriert. Beispielsweise können keine Technischen Mitteilungen, Sonderinspektionen, Rückfragen und Erhebungen, usw. auf die Komponenten angewendet werden, da es keine Möglichkeit gibt, ein nicht-DB-Netz-Unternehmen darin einzubinden. Nach bilateraler Festlegung zwischen den entsprechenden Fachvertretern der SNCF und der DB Netz AG (am 22.06.2016 in Haguenau) ist vereinbart, dass die Betreuung der Komponenten nur durch die DB Netz AG im vollen Umfang sichergestellt werden kann.

2. Umsetzung:
Zur Gewährleistung der Funktionstüchtigkeit und dem dauerhaften Erhalt der Funktionalität sowie der Gewährleistung der Einbindung in die sicherheitsrelevanten Prozesse, welche in der DB Netz AG dafür etabliert sind, werden die Komponenten in die Erfassungssysteme der DB Netz AG I.NP-SW-D-KAR (IL) integriert. Die DB Netz AG I.NP-SW-D-KAR (IL) versichert, dass diese Komponenten gleich den Komponenten behandelt wird, wie die, welche auf deutschem Gebiet vorhanden sind.

3. Durchführung von Inspektion, Wartung und Instandsetzung
Im Falle von Inspektionen, Wartungen und Instandsetzungen wird die DB Netz AG I.NP-SW-D-KAR (IL), vertreten durch die LST Neustadt/Landau sich bei den Kollegen der SCNF Haguenau melden. Es findet daraufhin eine Termin- und Personaleinsatzabstimmung statt. Am Tag des Einsatzes in Wissembourg vor Ort melden sich die Mitarbeiter der SNCF und der DB Netz AG beim Fahrdienstleiter (FDL) Wissembourg, da dieser zweisprachig besetzt ist. Somit ist sichergestellt, dass sicherheitsrelevante Gespräche mit dem FDL verständlich geführt werden können und alle nationalen Anforderungen an sicherheitsrelevante Themen umgesetzt werden, da jede Seite ihre Vorschriften kennt und anwenden kann. Der FDL Wissemourg ist für die Vertreter beider Bahnkonzerne der vermittelnde Ansprechparter vor Ort.

4. Messgeräte und Messmittel, sowie Ersatzteile
Alle notwendigen Messgeräte, Messmittel und Ersatzteile sind durch die DB Netz AG zu stellen, da nur diese Zugriff auf aktuelle und regelmäßig überprüfte Teile und Messmittel hat. Sollten größere Investitionen notwendig werden, welche über die Umfänge von Inspektionen und Wartungen hinaus gehen, wird dies in gesonderten Absprachen zwischen der SNCF und der DB Netz AG individuell geregelt werden. Die DB Netz AG hat die Pflicht, alle Ergebnisse aus Inspektion, Wartung und Entstörung der SCNF zeitnah nach der Feststellung vor Ort anzuzeigen, damit die SCNF jederzeit in Aussagefähig zur Anlagenverfügbarkeit und Anlagensicherheit ist.

9.2 Zuständigkeitsbereiche der technischen Fachdienste beider Infrastrukturbetreiber

9.2.1 Signaleinrichtungen

Die DB Netz AG unterhält folgende Einrichtungen:

- das Luftkabel von Bf Winden bis km 60,042 (SNCF) / 44,602 (DB) für den Streckenblock und die Telekommunikation
- die PZB Magnete im Bahnhof Wissembourg. Diese sind im Eigentum der DB AG.
- den Streckenblock zwischen Wissembourg und Winden

Die SNCF- Infrapôle Rhénan unterhält folgende Einrichtungen:

- Einfahrsignal „C 12“	km 60,041 (SNCF) / 44,603 (DB)
- Knallkapsel des Signals C 12	
- Einfahrvorsignal A 12	km 60,450 (SNCF) / 44,194 (DB)
- Balisen für den Systemwechsel PZB – KVB:	
- Balise Integra Sud	km 59,739 (SNCF)
- Balise Integra Nord	km 57,170 (SNCF)
- Balise KVB	km 59,900 (SNCF)
- Anrückmelder	km 61,950 (SNCF) / 42,694 (DB)
- Einschaltkontakt des PN 40	km 60,155 (SNCF) /44,489 (DB)
- Centre STM A 12	km 60,450 (SNCF) / 44,194 (DB)
- die zugehörigen Schränke, Kabel und Versorgungseinrichtungen	

Gemeinsame Einrichtungen DB Netz AG und SNCF:
Schalthaus zwischen km 60,0 (SNCF) und 60,042 (SNCF); es stellt die Instandhaltungsgrenze zwischen DB AG und SNCF dar und ist mit einer doppelten Hängeschlossvorrichtung SNCF – DB an beiden Schranktüren ausgestattet. Die gemeinsamen Schalteinrichtungen der Signalanlagen der SNCF und der DB sind durch grüne Farbe besonders gekennzeichnet.

9.2.2 Fernmeldeeinrichtungen

DB AG:
Die DB AG unterhält keine weiteren Einrichtungen.

SNCF:
Die SNCF unterhält den Fernsprecher am Einfahrsignal C 12 in km 60,041 (SNCF) / 44,603 (DB) und das zugehörige Kabel.
Die SNCF unterhält das GSM-R Endgerät (die SIM Karte gehört der DB Netz AG) – *siehe Übergangsvereinbarung vom 15.12.2011 (Präambel*)

9.3 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 5.8 gesperrten Gleis verkehren sollen, ist das Ablassen der Fahrten wischen den Fdl zu vereinbaren und die Rückkehr mit dem folgenden Wortlaut mitzuteilen:
„Sperrfahrt (Nummer) ist vollständig im Bahnhof (Name) angekommen“

Die Fahrten sind in den jeweiligen Unterlagen nachzuweisen.

9.4 Benachrichtigung von Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen außer am BÜ PN 40

Wird einem der beiden Fdl gemeldet, dass

a) BÜ, deren technische Sicherung ganz oder teilweise ausgefallen ist durch Bahnübergangsposten gesichert werden
oder

b) Arbeitsstellen über den Zugverkehr zu benachrichtigen sind,

sind diese Stellen durch den Fdl Winden (ggf. nach Aufforderung durch den Fdl Wissembourg) über den Zugverkehr zu benachrichtigen.

Der Fdl Winden teilt dem Bahnübergangsposten und der Arbeitsstelle die Rufzeichen mit und unterrichten sie über bereits unterwegs befindliche Züge sowie Besonderheiten des Zugverkehrs.

Die Arbeitsstelle unterrichtet den Fdl Winden über Beginn und voraussichtliches Ende der Arbeiten sowie über Lage der Arbeitsstelle.

Die Angaben sind in den fahrdienstlichen Unterlagen gemäß den Vorgaben des jeweiligen Netzes nachzuweisen.

Die Meldung des Bahnübergangspostens, dass die technische Sicherung des BÜ wieder ordnungsgemäß arbeitet, ist ebenfalls gemäß den Vorgaben des jeweiligen Netzes nachzuweisen.

Bei der Ankündigung der Züge melden sich Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen auf der Streckenfernsprechverbindung. Der Fdl Winden überwacht diese Meldung und weist sie im Zugmeldebuch nach.

Meldet sich der Bahnübergangsposten nicht oder ist die Verständigung gestört, erhält der Zug Befehl Nr. 8 mit der Weisung, den BÜ örtlich zu sichern. Musterbefehl siehe Anlagen 6.2!

Meldet sich die Arbeitsstelle nicht oder ist die Verständigung gestört, sind die Züge durch Befehl Nr. 12 zu beauftragen, im Bereich der Arbeitsstelle **auf Sicht** zu fahren. Musterbefehl siehe Anlagen 6.1!

Für die Züge der Richtung Wissembourg - Winden fordert der Fdl Winden den Fdl Wissembourg zur Übermittlung der erforderlichen Befehle auf.

Für das Anbringen von Merkhinweisen und Sperren gelten die Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.

9.5 Arbeiten an Bahnübergängen der DB

Werden Arbeiten an Bahnübergängen (Inspektionen) durchgeführt, für die Fachkraft LST im Arbeits- und Störungsbuch den Eintrag

„Befahren des BÜ nur mit Zustimmung LST“

macht, sind folgende Maßnahmen erforderlich:

Analog zum Einsatz eines BÜP ist der Fdl Winden der zuständige Fdl für die Verständigung der Fachkraft LST über Fahrten aus ***beiden*** Richtungen. Ebenso holt er deren Zustimmung für das Befahren des oder der betroffenen BÜ für ***beide*** Fahrtrichtungen ein.

Die Züge der Fahrtrichtung Wissembourg – Winden sind durch den Fdl Wissembourg so früh als möglich anzubieten (mindestens 5 Minuten vor der Abfahrt), damit der Fdl Winden die Zustimmung der Fachkraft LST einholen kann. Solange die Zustimmung der Fachkraft LST nicht vorliegt, muss der Fdl Winden die Annahme einer Fahrt gegenüber dem Fdl Wissembourg verweigern (siehe Abschnitt 5.8 (2)); er darf den Zug erst annehmen, wenn ihm die Zustimmung der Fachkraft LST vorliegt.
Erst wenn die Zustimmung der Fachkraft LST vorliegt, darf das Erlaubnisfeld des Streckenblocks nach Wissembourg abgegeben werden.
Meldet sich die Arbeitsstelle nicht oder ist die Verständigung gestört, erhält der Zug Befehl Nr. 8 mit der Weisung, den BÜ örtlich zu sichern. Der Bahnübergang gilt als nicht gesichert.

1. Généralités

1.1 Documents abrogés. Date d'application de la consigne commune

La présente consigne commune remplace la version n°4 du 08-10-2015, applicable le 13-12-2015 (EIC AL DC 00370). Elle entre en vigueur le 11.06.2017.

1.2 Objet et principes généraux

La présente consigne définit les conditions spécifiques d'exploitation de la section frontière entre la gare de Wissembourg et la gare de Winden. Les principales caractéristiques de la ligne sont reprises :

- pour la DB : VzG-Streckennummer 3433, La Strecke 248 a/b La-Bereich Mitte,
- pour la SNCF : RT1022A ligne 146000.

Celle-ci complète toutes les dispositions, concernant l'exploitation, applicables sur les parties allemandes et françaises de la section frontière entre Wissembourg et Winden.

Les EF, sauf indication particulière précisée dans cette consigne commune, 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.

Le schéma de ligne de la section frontière Wissembourg – Winden figure à l'annexe 1 de la présente consigne.

1.3 Langue à employer et communication de sécurité

Toutes les communications concernant la circulation des trains entre l'Agent Circulation (AC) de Wissembourg et l'AC de Winden se font en langue allemande.

L'AC de Wissembourg doit être bilingue.

Les communications entre le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations Alsace (COGC AL) et la Betriebszentrale (BZ) de Karlsruhe sont faites en langue française ou allemande.

DB Netz et SNCF, doivent s'assurer qu'ils ont en permanence dans leur centre opérationnel respectif au moins une personne qualifiée bilingue.

La connaissance de la langue étrangère, pour les agents des postes concernés, doit être intégrée dans les plans de veille des dirigeants correspondants et vérifiée, lors de la première prise de poste, par le Pôle Sécurité de l'EIC Alsace (AL).

Les communications de sécurité, appelées dépêches, sont repérées dans la présente consigne par un cadre à fond grisé. Ces communications sont collationnées et font l'objet, après collationnement:

- côté français, d'une transmission de numéro,
- côté allemand, de la transmission du nom de l'AC de Winden.

Exemple :

"Zug (Nummer) … fällt aus"

(« Train n° … supprimé »)

Le collationnement est précédé des mots: ***« Ich wiederhole »*** *(je répète)*

L'exactitude du collationnement est confirmée par le mot : ***« Richtig »*** *(exact)*

Les autres communications de sécurité formalisées sont repérées, dans la présente consigne, par un cadre à fond blanc. Ces communications ne font pas nécessairement l'objet d'un collationnement.

En cas de difficultés, liées à la maitrise de la langue allemande, il y lieu de le signaler au Pôle Sécurité de l'EIC AL.

1.4 Modifications aux textes réglementaires

La présente consigne commune est établie d'entente entre DB Netz et SNCF Réseau.

Toute modification doit faire l'objet d'un accord écrit entre les deux réseaux et être portée dans les cartouches correspondants.

Toute autre modification de dispositions réglementaires, ayant une influence sur l'exploitation de la section-frontière, est à communiquer, par écrit, à :

- **DB Netz AG**
  Regionalbereich Südwest
  Regionalnetz Pfalz
  Bahnhofplatz 14
  D- 67434 Neustadt / Weinstrasse
- **SNCF Réseau**
  Etablissement Infrastucture Circulation Alsace,
  Pôle Sécurité
  22, place de la gare
  F-67000 Strasbourg

SNCF Réseau et DB Netz s'entendent pour organiser la formation, jugée nécessaire, de leurs agents.

Toute modification ayant une influence sur la circulation des trains empruntant la section frontière, doit faire l'objet d'une information aux entreprises ferroviaires (EF) circulant sur la section frontière.

1.5 Contacts et rencontres bilatéraux

SNCF Réseau (EIC AL et Infrapôle Rhénan) et la Regionalnetz Pfalz de Neustadt / Weinstrasse établissent pour chaque domaine de compétence la liste de l'ensemble des contacts utiles. Cette liste est communiquée et mise à jour lors des rencontres annuelles entre les réseaux.

Au niveau étalissement, doit avoir lieu annuellement entre SNCF Réseau (EIC AL et Infrapôle Rhénan), et la Regionalnetz Pfalz de Neustadt / Weinstrasse, une rencontre afin d'examiner les éventuels problèmes liés aux dispositions de la présente consigne. A cette occasion la liste prévue ci-dessus est vérifiée et, au besoin, mise à jour.

Au niveau local, doit avoir lieu annuellement entre SNCF Réseau (EIC AL) et le dirigeant responsable de l'exploitation du secteur de la gare de Winden:

- Une rencontre pour effectuer un contrôle commun dans les postes d'aiguillage de la section frontière et traiter des thèmes relatifs à l'exploitation de la section frontière.
- Un exercice pratique (dérangements, secours, etc.).

Ces échanges font l'objet d'un compte rendu visé par les dirigeants des deux réseaux.

2. Exploitation de la section frontière Wissembourg - Winden

2.1 Délimitation de la section frontière - Régime d'exploitation

La frontière étatique se situe au :

- km 60,026 dans le référentiel SNCF (kilométrage croissant depuis Wissembourg),
- km 44,616 dans le référentiel DB Netz (kilométrage croissant depuis Winden).

La section frontière est délimitée par :

- le signal P au km 31,175 (DB) de la gare de Winden
- le signal C1 au km 57,206 (SNCF) de la gare de Wissembourg.

La section frontière Wissembourg – Winden est une ligne à une seule voie exploitée selon les règles décrites dans la présente consigne.

Le service de la circulation, dans les gares de Wissembourg et de Winden est assuré par des AC.
Pour l'exploitation de la section frontière, les deux AC doivent être présents simultanément, hormis dans certains cas prévus dans cette consigne.

La section frontière est une ligne à période de fermeture.

Important :

Lors de la rédaction des ordres du Befehl, pour éviter toute confusion, les AC doivent compléter l'indication kilométrique par la mention (SNCF) ou (DB) selon que le km se situe sur le réseau SNCF ou DB, sous la forme :

- C12 km 60,041 (SNCF),
- C12 km 44,603 (DB).

2.2 Commutation des systèmes de sécurité

Entre Winden et Wissembourg les trains sont équipés du système allemand PZB (Punktförmige Zugbeeinflussung).

2.3 Installations de télécommunication

La section frontière comporte les installations de télécommunication suivantes :

- un circuit téléphonique de cantonnement entre l'AC de Wissembourg et l'AC de Winden,
- une ligne téléphonique BASA raccordée au central automatique de Winden,
- une liaison téléphonique entre le signal d'entrée K et l'AC de Winden,
- une liaison téléphonique entre le signal d'entrée C12 et l'AC de Wissembourg,
- une liaison téléphonique entre le PN 40 et l'AC de Wissembourg, avec renvoi à l'AC de Haguenau ou de Vendenheim,
- un « circuit travaux » entre l'AC de Wissembourg et le point frontière au km 60,026.
- une liaison radio sol train GSM-R (D)
    - AC Winden : 76 62 09 02
    - AC Wissembourg : 76 01 64 02

- du réseau public :
    - AC Winden : 0049 151 274 025 86,
    - AC Wissembourg : 00 33 (0)3 88 54 84 63.

2.4 Sécurité des circulations sur la section frontière

1. La sécurité des circulations sur la section frontière est assurée par :

- les installations de block (type C allemand),
- le signal S11 - *équipé d'un point d'information DAAT*.
- l'avertissement A12, le carré C12, le TIV30 et le carré C4 - *équipés d'un point d'information PZB*,
- les signaux principaux et signaux à distance installés sur le territoire allemand - *équipés d'un point d'information PZB*.

2. Passages à Niveau (PN)

Entre les gares de Winden et Wissembourg, se trouvent les PN suivants :

Dénommination des PN	Km	Type de PN	Départ par DB21 ou HET		Désignation de la route ou du chemein
			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 = signal lumineux,
H = demi-barrière,
ÜS = surveillé par les conducteurs (nouvelle génération).
BUP = technologie du PN.
HET = fermeture du PN par zone courte
DB 21 = fermeture du PN par clé de secours DB 21

Les PN 1109, 1111, 115, 1117, 1118, 1120 et 1123 sont équipés de feux routiers clignotants automatiques. Ils sont également équipés de ½ barrières sauf le PN 1111.

En amont de chaque PN - *PN 40 excepté* - un contact magnétique déclenche les feux routiers clignotants. Le fonctionnement normal de cette installation est indiqué au conducteur par un signal de protection.

Lorsqu'un PN - *PN 40 excepté* - est en dérangement, la sécurité du PN est assurée, avant son franchissement, par le personnel de conduite ou par le personnel d'accompagnement des trains selon les prescriptions de la DB AG.

Lors de la remise d'un Befehl concernant un PN- *PN 40 excepté* -, ce dernier doit être identifié par son kilomètre et non sa dénomination.

3. Autorisation de départ

Les circulations à destination du réseau DB doivent, avant de se mettre en marche, recevoir une autorisation de départ délivrée par l'AC de Wissembourg.

4. Numérotation des trains

Les trains de sens Allemagne - France reçoivent, en principe, des numéros impairs.
Les trains de sens France - Allemagne reçoivent, en principe, des numéros pairs.

L'attention des opérateurs est attirée sur le fait que la numérotation des circulations sur la ligne ne correspond pas avec la numérotation des installations de sécurité.

5. Particularité :

L'EF, en provenance du réseau DB et n'ayant pas de continuation pour la direction de Haguenau, donne l'assurance que le train est arrivé complet, en gare de Wissembourg, à l'AC de Wissembourg.

2.5 Installations de traction électrique (sans objet)

2.6 Modification de la signalisation permanente

Les modifications de la signalisation permanente de la section frontière sont portées à la connaissance des EF par :

- Sur la partie allemande par DB Netz au moyen du La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten)
- Sur lapartie française par SNCF Réseau au moyen de ARTIC (Avis de Restriction Temporaire de l'Infrastructure pour les Conducteurs)

Les modifications doivent être transmises, via l'outil ARTIC - *moyennant l'obtention d'une adresse mail valide côté DB Netz* - à DB Netz, au plus tard le mardi de S-3 à :

DB Netz
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Pfalz
Bahnhofplatz 14
D- 67434 Neustadt/Weinstrasse
Mail: Regionalnetze.Suedwest.RP@deutschebahn.com

Les modifications doivent être transmises à SNCF Réseau, au plus tard le mercredi de S-3 à :

SNCF Réseau
Infrapôle Rhénan
48 chemin haut
F-67200 STRASBOURG

2.7 Installations de limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires

2.7.1 Limitations temporaires de vitesse

Il faut distinguer les limitations temporaires de vitesse (LTV) prévues et les LTV inopinées.

1) <u>LTV prévues :</u>

Les LTV installées - *y compris les voies réception de la gare de Winden* - sont à signaler, dans le sens :

- DB NETZ vers SNCF Réseau : au plus tard le mercredi de la semaine S-3 avant mise en place de la LTV.
- SNCF Réseau vers DB NETZ : au plus tard le mardi de la semaine S-3 avant mise en place de la LTV.

Ces informations peuvent être transmises par courrier, fax ou courriel.

Le destinataire doit accuser réception.

Les EF sont informées, sur la partie allemande, d'une LTV prévue sur la section frontière Wissembourg – Winden (reseau DB), y compris sur les voies de réception de la gare de Winden, par « La » (Zusammenstellung der vorübergehenden **La**ngsamfahrstellen und anderen Besonderheiten) et ceci pour les deux sens de circulation.

Les EF sont informées, sur la partie française des limitations temporaires de vitesse prévues sur la section frontière Wissembourg – Winden (reseau DB) par l'outil ARTIC.

2) Les LTV inopinées :

a. **Les LTV installées inopinément sont à signaler :**

- sur le territoire allemand, par les services techniques concernés de DB Netz, immédiatement à l'AC de Winden. Ce dernier les répercute à l'AC de Wissembourg et à la BZ KARLSRUHE,
- sur le territoire français, par les services techniques concernés de SNCF Réseau, immédiatement à l'AC de Wissembourg. Ce dernier les répercute à l'AC de Winden et au COGC AL.

Pour la levée de la limitation, il y a lieu de procéder de même.

b. LTV installées inopinément : EF non avisées par ARTIC ou La

Procédures à suivre lorsque la LTV se situe sur le territoire allemand

Les AC s'avisent mutuellement de cette limitation temporaire de vitesse, (ordre 12 motif donné par l'AC de Winden), par dépêche prise en attachement dans le carnet d'enregistrement des dépêches sous la forme :

„ Befehl n°12 erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ... mit … km/h Grund…„.

(« Remettez l'ordre écrit n°12 pour la limitation de vitesse de … km/h entre km ... et km…motif . »).

Cette disposition est applicable jusqu'à la mise à jour du « La » sur le réseau allemand.

Lorsque la remise des ordres n'est plus nécessaire, l'AC de Winden transmet à l'AC de la gare encadrante la dépêche suivante :

„ Befehl n°12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ... „.

(« Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n°12 pour la limitation de vitesse entre km ... et km … »).

Procédures à suivre lorsque la LTV se situe sur le territoire français

Les AC s'avisent mutuellement de cette limitation temporaire de vitesse, (ordre 12 motif donné par l'AC de Winden selon les indications de l'Infrapôle), par dépêche prise en attachement dans le carnet d'enregistrement des dépêches sous la forme :

„ Befehl n°12 erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ... mit … km/h Grund ..„.

(« Remettez l'ordre écrit n°12 pour la limitation de vitesse de … km/h entre km ...et km.. motif .. »).

Cette disposition est applicable jusqu'à la mise en place d'un feu blanc à éclat sur le réseau français.

c. Repérage des zones de limitation de vitesse

Les zones de limitation de vitesse situées sur le réseau ferré allemand sont repérées par des signaux allemands, même si ces derniers doivent être implantés en territoire français.

Les zones de limitation de vitesse situées sur le réseau ferré français sont repérées par des signaux français même si ces derniers doivent être implantés en territoire allemand.

Les services techniques avisent au préalable l'AC de leur réseau. Ce dernier en informe l'AC de la gare encadrante.

2.7.2 Autres modifications temporaires

Les mesures du point 2.7.1 ci-dessus sont également à appliquer en cas de modifications temporaires de la signalisation.

2.8 Modifications des installations

Toute modification des installations de la section frontière Wissembourg – Winden, effectuée par les deux gestionnaires d'infrastructure et ayant des répercussions pour les agents, doit être communiquée par écrit, aux GI voisins, aux adresses ci-dessous :

DB Netz AG

Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Pfalz
Bahnhofplatz 14
D- 67434 Neustadt / Weinstraße.

SNCF Réseau
Infrapôle Rhénan
48 chemin haut
F-67200 STRASBOURG

3. Gestion de la capacité opérationnelle

3.1 Restriction de capacité

Lorsque des sillons doivent être modifiés ou supprimés sur la section frontière pour des raisons liées à l'exploitation, le COGC AL et la BZ Karlsruhe se concertent pour définir avec la ou les EF concernées la solution permettant l'acheminement des trains.

L'AC de Wissembourg et l'AC de Winden s'informent mutuellement et dès que possible des modifications ou suppressions de sillons.

3.2 Non utilisation d'un sillon

En cas de non utilisation d'un sillon sur la section frontière, les EF doivent aviser le COGC AL et la BZ Karlsruhe.
La BZ Karlsruhe et le COGC AL se communiquent les trains supprimés le plus tôt possible.

Le COGC AL avise l'AC de Wissembourg; le BZ Karlsruhe avise l'AC de Winden.

L'AC de Wissembourg et l'AC de Winden s'informent mutuellement et dès que possible de la suppression des trains par dépêche prise en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches sous la forme :

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

3.3 Consistance et échange de documents techniques

SNCF Réseau est chargé d'élaborer les RT sur la section frontière.

À cette fin, DB Netz RB Südwest (voir coordonnées ci-dessous) communique par écrit au correspondant de SNCF Réseau, toutes les informations nécessaires et en particulier les changements du registre des vitesses autorisées (VzG) sur la partie allemande de la section frontière.

Tant que cette modification de vitesse n'est pas inscrite aux RT, les conducteurs doivent être avisés par la mise en place d'une limitation de vitesse temporaire.

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz-Anlagenmanagement
Schwarzwaldstraße 82
D-76137 Karlsruhe

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

4. Prescriptions relatives aux trains

4.1 Prescriptions concernant la longueur, le freinage et la traction des trains

Les prescriptions du réseau allemand concernant la composition, la longueur et le freinage sont à appliquer sur la section frontière jusqu'à la gare de Wissembourg comprise.

Les prescriptions du réseau français concernant le freinage sont à appliquer sur la section frontière jusqu'à la gare de Wissembourg comprise.

Toutefois, les trains de voyageurs en provenance ou à destination de l'Allemagne peuvent circuler jusqu'à la gare de Wissembourg en appliquant les règles allemandes concernant la composition et le freinage.

Lorsqu'exceptionnellement tous les essieux d'un train de voyageurs ne sont pas freinés ou le pourcentage de freinage nécessaire n'est pas réalisé pour un train de marchandises, la BZ Karlsruhe doit en être informée.

4.2 Signalisation d'arrière des trains

Entre Wissembourg et Winden, de jour comme de nuit, la signalisation d'arrière suivante est requise :

- soit deux feux rouges fixes,
- soit deux lanternes de queue.

La mise en place de la signalisation d'arrière est de la responsabilité de l'EF (Entreprise Ferroviaire) titulaire du train.

En cas de non conformité, l'AC ne rend pas voie libre et s'assure auprès du conducteur que le train est arrivé complet.

Le rétablissement de la signalisation d'arrière est à la charge de l'EF.

Exceptionnellement et uniquement de jour, il peut être fait usage de 2 plaques réflectorisées (signalisation propre à la DB) en remplacement de la signalisation d'arrière reprises ci-dessus.

Ces plaques réflectorisées ne peuvent être utilisées que jusqu'en gare de Wissembourg.

5. Circulation des trains

5.1 Befehl

Le Befehl, dont un modèle figure en annexe 3 – *comporte plusieurs ordres numérotés de 1 à 14* – et s'adresse aux circulations empruntant la section frontière entre les gares de Wissembourg et Winden. Il intègre également les ordres de franchissement des signaux.

La transmission des ordres d'un Befehl peut se faire soit :

- par GSM-R (case Zf à cocher),
- par remise en main propre au conducteur.

Dans ce dernier cas il y a lieu d'établir une copie de l'ordre. L'ordre et sa copie sont signés par l'AC et le conducteur.

En gare de Winden, les conducteurs français reçoivent les ordres écrits en main propre.

Un seul Befehl est utilisé pour donner l'ensemble des ordres.

Pour compléter un Befehl, il y a lieu de :

- renseigner l'en-tête (n° du train et lieu),
- transmettre les ordres en respectant la numérotation (transmettre l'ordre n° 12 avant l'ordre 14),
- faire collationner la totalité des ordres transmis par le Befehl,
- transmettre le numéro de transmission DB – voir ci-dessous.

5.1.1 Code de transmission pour le Befehl

L'AC de Winden, garant du contenu d'un ordre, doit identifier chaque ordre émis dans son secteur circulation par un code de transmission.

Ce code de transmission est composé d'une codification fixe – *le code alphanumérique de localisation* – suivi d'un nombre à trois chiffres aléatoires (*ex. : RWRT02 – 023*).

Si le contenu d'un même ordre doit être transmis à plusieurs circulations, le code de transmission reste inchangé.

En l'absence de code transmis par l'AC de Winden, le Befehl ne peut être délivré par l'AC de Wissembourg.

5.2 Incidents - Situation de danger

Les situations d'incident, en rapport avec l'exploitation, sont reprises dans le Befehl figurant en annexe 3. Il y a lieu d'adapter les différents ordres de ce Befehl à la situation.
L'AC de Wissembourg peut solliciter l'AC de Winden à cet effet.

1. En cas de connaissance d'un danger, il convient d'arrêter immédiatement les circulations en cours, sauf si la situation était aggravée par cet arrêt.

2. Tout danger doit être signalé immédiatement aux AC de Wissembourg et de Winden.

L'alerte est donnée sous la forme suivante :

"Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!"

(« Danger ! Arrêtez et retenez les circulations »)

3. Les AC de Winden et Wissembourg doivent immédiatement transmettre l'ordre d'arrêt des trains par radio (GSM-R (D)) que la circulation se trouve sur le territoire français ou allemand.

Le message d'urgence à transmettre est le suivant :

*"**Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Winden und Wissembourg sofort anhalten!***
Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Winden und Wissembourg sofort anhalten! Hier (Fahrdienstleiter Winden / Wissembourg).

(« Danger ! arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Winden et Wissembourg ! Je répète : Danger ! arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Winden et Wissembourg ! Ici : AC de Winden / Wissembourg »).

En cas de panne radio (GSM-R (D)) les AC doivent essayer d'arrêter les circulations par un autre moyen.

4. L'AC de Winden avise le service d'intervention à KARLSRUHE. L'AC de Wissembourg avise le CSQNE et le COGC AL.

5. Les AC de Winden et de Wissembourg s'entendent pour appliquer les mesures adéquates. Lorsque le traitement de la situation de danger n'est pas explicitement repris dans la présente consigne, les AC doivent prendre d'eux-mêmes les mesures susceptibles d'éviter les conséquences dangereuses pouvant résulter de cette situation et alerter le dirigeant d'astreinte.

6. Les AC avisent leur direction conformément aux directives de chaque gestionnaire d'infrastructure.Si nécessaire, une enquête commune devra être effectuée par les deux gestionnaires d'infrastructure.

7. En cas de déraillements, ou de situations nécessitant l'intervention des services 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, etc.) est nécessaire, chacun des gestionnaires d'infrastructure applique ses propres règles d'intervention.
La limite d'intervention de ces services est la frontière étatique.

5.3 Secours

5.3.1 Principes

Le conducteur demande le secours soit par téléphone, par radio, par exprès ou par tout autre moyen.
Il ne doit pas se remettre en marche ni se laisser pousser sans l'autorisation de l'AC de Wissembourg ou de l'AC de Winden.

Les AC, dès réception de la demande de secours, effectuent **une fermeture de voie** conformément à l'article 5.10 de la présente consigne jusqu'à la fin des opérations de secours.

Les AC et les conducteurs, en accord avec la BZ de Karlsruhe, s'entendent sur les conditions du secours ou les mesures à prendre indépendamment du fait que le secours soit demandé sur le territoire français ou allemand.

Le secours peut être porté :

- soit par le premier train utile circulant dans le même sens que le train en détresse,
- soit par un engin moteur seul,
- soit par un train de secours.

Ces circulations sont désignées ci-après par le vocable allemand « Sperrfahrt». Par ce terme sont désignées toutes les circulations amenées à circuler sur une partie de voie ayant fait l'objet d'une fermeture de voie.

5.3.2 Envoi d'une « Sperrfahrt »

L'AC de la gare concernée annonce à l'AC de la gare encadrante l'expédition d'une « Sperrfahrt » par la dépêche suivante, prise en attachement dans le carnet de dépêches :

„ Sperrfahrt (Nummer) … wird vom Bahnhof … abgelassen"

(« Expédition de la Sperrfahrt n° … de la gare de … »)

La « Sperrfahrt » est envoyée avec un Befehl comprenant :

- un ordre n°2 (franchissement du signal),
- un ordre n°8 (mentionnant tous les PN DB situés entre la gare en arrière ou en avant et le train en détresse),
- un ordre n°12 (limitation de vitesse en marche à vue – motif n°2),
- un ordre n°14 complété sous la forme :

„Fahren Sie bis km… zum havarierten Zug.
Holen Sie vor des Rückfahrt / Weiterfahrt die Zustimmung beim Fdl ein".

(« Circulez jusqu'au train en détresse au km ..., obtenez de la part de l'AC, l'autorisation de vous remettre en marche »)

5.3.2.1 Secours par l'arrière

1. Retour à la gare en arrière de la Sperrfahrt avec le train en détresse

Le conducteur de la « Sperrfahrt » signale à l'AC qu'il est prêt à revenir à la gare en arrière.

L'AC de la gare en arrière délivre le Befehl comprenant :

- un ordre n°8 (mentionnant tous les PN DB situés entre le train en détresse et la gare en arrière),
- un ordre n°12 (limitation de vitesse en marche à vue – motif : porter la mention siehe 14 (voir 14)),
- un ordre n°14 complété sous la forme (voir annexe 6.5) :

„Fahren Sie mit dem liegengebliebenen Zug zurück bis zum Einfahrsignal … des Bahnhofs (Name) … 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 »)

L'AC de la gare en arrière s'assure que le train est parvenu entier dans sa gare et avise l'AC de la gare encadrante par la dépêche suivante prise en attachement dans le carnet de dépêches :

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

(« Sperrfahrt n° … revenue en entier avec train en détresse n°… à ... »)

2. Pousse du train en détresse

L'AC de la gare en arrière délivre le Befehl comprenant :

- un ordre n°8 (mentionnant tous les PN DB situés entre le train en détresse et la gare en avant),
- un ordre n°12 (limitation de vitesse en marche à vue – motif : porter la mention siehe 14 (voir 14)),
- un ordre n°14 complété sous la forme :

„ Schieben Sie den liegengebliebenen Zug bis in den Bahnhof (Name) ... „

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

Dès l'arrivée de la « Sperrfahrt », avec le train en détresse, l'AC s'assure que le train est parvenu complet dans sa gare et avise, par dépêche, prise en attachement dans le carnet de dépêches, l'AC de la gare en arrière :

„ Sperrfahrt (Nummer) … mit liegengebliebenem Zug (Nummer) … ist vollständig im Bahnhof … angekommen".

(Sperrfahrt n° ..., avec train en détresse n°…, parvenu complet en gare de …»).

5.3.2.2 Secours par l'avant

Le conducteur de la « Sperrfahrt » signale à l'AC qu'il est prêt à revenir à la gare en avant.

L'AC de la gare en avant délivre le Befehl comprenant :

- un ordre n°8 (mentionnant tous les PN DB situés entre le train en détresse et la gare en avant),
- un ordre n°12 (limitation de vitesse en marche à vue – motif : porter la mention siehe 14 (voir 14)),
- un ordre n°14 complété sous la forme :

„Fahren Sie mit dem liegengebliebenen Zug zurück bis zum Einfahrsignal … des Bahnhofs (Name) … 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 »)

L'AC de la gare en avant avise l'AC de la gare encadrante, sous la forme :

„Sperrfahrt (Nummer) wird vom Bahnhof ... abgelassen"

(« Expédition de la Sperrfahrt n° … de la gare de … »)

Dès le retour de la « Sperrfahrt » avec le train en détresse, l'AC de la gare en amont s'assure que le train est parvenu complet dans sa gare et avise par dépêche l'AC de la gare aval :

„Sperrfahrt (Nummer) … mit liegengebliebenem Zug (Nummer) … ist vollständig im Bahnhof (Name) … angekommen."

(« Sperrfahrt n° ..., avec train en détresse n°…, parvenu complet en gare de …»).

5.4 Abandon d'une partie de train en pleine voie

Si une partie de train doit être abandonnée en pleine voie, il est interdit de rendre voie libre après l'arrivée de la première partie du train.

L'AC de la gare encadrante doit être renseigné.

La voie libre ne doit être rendue que si la partie de train abandonnée a dégagé le canton.

La partie de train abandonnée est ramenée en gare selon les prescriptions de l'article 5.3 de la présente consigne.

5.5 Retour à la gare en arrière d'un train (en détresse ou non) par ses propres moyens

L'AC de la gare en arrière doit, au préalable, aviser l'AC de la gare encadrante.

L'AC de la gare en arrière délivre le Befehl comprenant :

- un ordre n°8 (mentionnant tous les PN DB situés entre le train et la gare en arrière),
- un ordre n°14 complété sous la forme :

„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).

L'AC de la gare en arrière s'assure que le train est parvenu entier et avise l'AC de la gare encadrante par la dépêche suivante, prise en attachement dans le carnet de dépêches :

„Liegengebliebener Zug n° … vollständig nach … zurückgekehrt"

« AC de … à AC de …, train n° … en détresse revenu en entier à ... »

5.6 Dérangement des installations de sécurité embarquées

Toutes EF empruntant la section frontière avec une installation de sécurité ou de radio embarquée défaillante doit le signaler dès que possible au centre opérationnel (COGC AL ou BZ Karlsruhe) du réseau sur lequel elle circule. Dès que ce dernier en a connaissance, il en informe le centre opérationnel du réseau voisin. Chaque gestionnaire d'infrastructure prend les mesures propres à son réseau.

5.7 Modalités de communication entre les AC

Les dépêches sont transmises par l'intermédiaire du circuit téléphonique de cantonnement.

En cas de dérangement de cette liaison, les dépêches peuvent être transmises par toutes autres liaisons téléphoniques.

Les AC se présentent sous la forme suivante :

„Fahrdienstleiter Winden Name"

(« AC de Winden suivi du nom »)

"Fahrdiensleiter, Wissembourg Name"

(« AC de Wissembourg suivi du nom ».)

Les communications de sécurité et le collationnement s'effectuent conformément à l'article 1.3 de la présente consigne.

5.8 Annonce des trains

5.8.1 Principes

Les communications concernant la circulation des trains, sont échangées entre les AC de Winden et de Wissembourg.

Tous les trains sont soumis à une « **offre** » et à une demande « **d'acceptation** ».

Un train ne doit être expédié d'une gare que s'il a été accepté par l'autre gare.

Un train ne doit être offert et accepté, que dans les conditions suivantes :

- cinq minutes au plus tôt avant l'heure théorique de départ ou passage,
- après réception de la reddition de voie libre par le block ou, le cas échéant, par téléphone derrière le dernier train expédié,
- après reddition de voie libre par le block ou, le cas échéant par téléphone, derrière le dernier train reçu.

Les trains comportant des transports exceptionnels sont à offrir et à accepter dans les conditions prévues au chapitre 7 Transport Exceptionnel de la présente consigne.

5.8.2 Annonce d'un train avec acceptation

L'offre se fait dans les conditions suivantes :

„Hier Fdl …“

«AC de … »

„Hier Fdl … Zugmeldung : wird Zug (Nummer) ... angenommen?“

«AC de … : annonce de train : acceptez-vous train n° ...? »

L'acceptation se fait dans les conditions suivantes :

„Zug (Nummer.) ..., ja"

« Train n° ..., oui »

Cette acceptation est à collationner.

Après l'acceptation, tous les trains sont en principe à annoncer immédiatement sous la forme suivante :

„ Zug (Nummer) … ab….(Minute) “

« Train n°… à …min »

„ Ich wiederhole : Zug (Nummer) … ab….(Minute) “

« Je répète : Train n°… à …min »

„ Richtig “

« Correct»

Cette acceptation est à collationner.

5.8.3 Annonce d'un train sans acceptation :

L'offre se fait dans les conditions suivantes :

„Hier Fdl …"
«AC de … »

„Hier Fdl … Zugmeldung : wird Zug (Nummer) ... angenommen?"
«AC de … : annonce de train : acceptez-vous train n° ...? »

„Nein, warten"
« Non, attendez»

Le motif du refus de la demande d'acceptation doit être donné.

Lorsque le motif du refus a disparu, le train est accepté comme suit :

„Jetzt Zug (Nummer) ..., ja"
« Maintenant train n°..., oui ».

„ Zug (Nummer) … ab….(Minute) "
« Train n°… à …min »

„ Ich wiederhole : Zug (Nummer) … ab….(Minute) "
« Je répète : Train n°… à …min »

„ Richtig "
« Correct»

Cette acceptation est à collationner.

5.8.4 Heure réelle de départ différée

Si l'heure réelle de départ diffère d'au moins 2 minutes de l'heure annoncée, l'annonce doit être réitérée sous la forme suivante :

„Hier Fdl …"
«AC de … »

„Hier Fdl … : Berichtigte Zugmeldung: Zug (Nummer) …. Ab ... (Minute) "
«AC de … : correction de l'annonce : train n°… à … min ».

„ Ich wiederhole : Zug (Nummer) … ab….(Minute) "
« Je répète : Train n°… à …min »

„ Richtig "
« Correct»

Cette modification à l'heure réelle de circulation est à collationner.

5.8.5 Annulation de l'annonce

Dans le cas où un train déjà annoncé ne peut se mettre en marche, l'annonce pour ce train doit être annulée sous la forme suivante :

„Hier Fdl …"

«AC de … »

„Hier Fdl … : Berichtigte Zugmeldung: Abmeldung für Zug (Nummer) wird zurückgenommen"

« Correction de l'annonce : l'annonce pour train n°… est annulée »

„ Ich wiederhole: Abmeldung für Zug (Nummer) wird zurückgenommen"

« Je répète : l'annonce pour train n°… est annulée »

„ Richtig "

« Correct»

L'annulation de l'annnonce est à collationner.

5.9 Non-respect du plan de Transport

L'ordre normal de succession des trains ne peut être modifié qu'après accord entre les AC de Winden et de Wissembourg.

Les trains ne transportant pas de voyageurs peuvent, après accord entre les AC de Winden et de Wissembourg, circuler en avance sur leurs horaires.

5.9.1 Annonce des retards de trains

Tous les retards de trains, supérieurs à 5 minutes, sont annoncés et pris en attachement dans le carnet d'enregistrement des dépêches, sous la forme suivante :

„Zug (Nummer) ... verkehrt mit circa ... Minuten Verspätung ab ..."..

(« Train n°...aura environ ... minutes de retard au départ de ... »).

5.10 Fermeture de voie sur la section frontière

5.10.1 Principes

Il ne peut être accordé qu'une seule fermeture de voie sur la section frontière. Les fermetures de voie multiples sont traitées par consigne temporaire ou appel au dirigeant d'astreinte.

Il y a lieu de distinguer **les fermetures de voie prévues** et **les fermetures de voie inopinées.**

Les fermetures de voies prévues sont appliquées pour :

- les travaux sur voies principales (voir chapitre 9 de la présente consigne),
- l'engagement d'un ou de plusieurs mouvements hors cantonnement,
- l'abandon de véhicules en pleine voie (voir article 5.4),
- la protection du personnel.

Les fermetures de voie inopinées sont appliquées en cas :

- d'obstacle (voir article 5.2),
- de secours à un train en détresse (voir article 5.3),
- de manœuvres sortant des limites d'une gare (voir article 8.2),
- de tout autre incident sur la section frontière empêchant la circulation des trains.

AC responsable de la fermeture de voie :

La fermeture de voie est effectuée par le premier AC informé d'un événement nécessitant une fermeture de voie.

Section de voie fermée :

La fermeture de voie concerne la partie de voie comprise entre le signal d'entrée K, km 31,836 (DB), de la gare de Winden et le signal S11 au km 60,010, de la gare de Wissembourg.

Mesures de sécurité :

Pour réaliser une fermeture de voie, les AC prennent les mesures de sécurité prescrites par leurs documents respectifs.

En gare de Wissembourg, l'ensemble des dépêches relatives à une fermeture de voie sont prises en attachement sur le carnet de fermeture de voie dont un modèle figure en annexe 2.

5.10.2 Réalisation de la fermeture de voie

Une fermeture de voie ne peut être réalisée que lorsque les deux AC ont constaté que le dernier train ayant circulé a bien dégagé complet la section de voie à fermer.

L'AC à l'origine de la fermeture de voie, sollicite verbalement la gare encadrante sous la forme :

„Kann Gleis zwischen Wissembourg und Winden gesperrt werden?“

(« La voie principale entre Wissembourg et Winden peut-elle être fermée ? »)

L'AC de la gare encadrante :

- s'assure que le dernier train ayant circulé a bien dégagé complet la voie unique,
- prend les mesures de fermeture de voie,
- donne son accord sous la forme :

"Ja, mit Sperrung des Gleises zwischen ... und ... einverstanden".

(« Oui voie principale peut être fermée entre ..... et ... »)

A la réception de cette dépêche, l'AC concerné prend les mesures de fermeture de voie puis confirme la fermeture de voie par la dépêche :

"Gleis zwischen Wissembourg und Winden gesperrt ab … (Uhrzeit)"

(« Voie principale entre Wissembourg et Winden.fermée à partir de ... h ... min »).

En cas de fermeture de voie inopinée, celle-ci peut être réalisée immédiatement, sans que les dépêches de demande et accord ci-dessus ne soient échangées.

Les AC prennent attachement de la fermeture de voie sur leur registre de circulation respectif sous la forme :

*"**Gleis zwischen ... und ... gesperrt ab … (Uhrzeit)"***

(Voie entre … et … fermée à …h…min).

5.10.3 Levée de la fermeture de voie

Avant de levée une fermeture de voie : l'AC ayant demandé la fermeture de la voie devra obtenir verbalement l'accord de l'AC encadrant, sous la forme :

"Sperrung des Gleises zwischen ... und ... kann aufgehoben werden“

(« La fermeture de voie entre ... .et ... peut être levée »).

Si rien ne s'y oppose, l'AC ayant demandé la fermeture de la voie lève les mesures de fermeture de voie après disparition du ou des motifs l'ayant justifiée.

Annonce de levée d'une fermeture de voie : l'AC ayant demandé la fermeture de la voie effectue l'annonce sous la forme suivante :

"Sperrung des Gleises zwischen ... und ... aufgehoben."

(«Fermeture de voie entre ... et ... levée »).

Les AC prennent en attachement la levée de la fermeture de voie sur leur registre de circulation respectif sous la forme :

“Sperrung des Gleises zwischen ... und ... aufgehoben ab .. (Uhrzeit).“

*(*Fermeture de la voie entre … et … levée à …h … mn*).*

6. Dérangement des installations techniques de la section frontière

6.1 Dérangement des moyens de communication entre les AC

En cas de dérangement du téléphone, les annonces sont réalisées par GSM-R (D) ou par le téléphone automatique (voir article 2.3 de la présente consigne).

En cas de dérangement de tous les moyens de communication, lorsque les AC ont l'assurance que les installations de cantonnement fonctionnent normalement, la circulation des trains reste autorisée, sous réserve que :

- les trains des deux sens aient reçu un ordre écrit de marche à vue Befehl - ordre n°12 (motif n°7) sur tout le canton.

En cas de dérangement simultané du block, des liaisons téléphoniques et GSM-R (D), la circulation des trains est interdite jusqu'à rétablissement du fonctionnement d'une liaison de communication (téléphone ou GSM-R D).

Sont également interdites les manœuvres au-delà des limites de la gare et les circulations hors cantonnement.

6.2 Dérangement des installations de sécurité sur la section frontière

Les différents cas de dérangements sont :

- **6.2.1** : Dérangement ou travaux sur le block nécessitant la substitution du cantonnement téléphonique au cantonnement par block,
- **6.2.2** : Dérangement des PN DB,
- **6.2.3** : Dérangement du PN 40,
- **6.2.4** : Raté de fermeture des signaux d'entrée des gares de Wissembourg et Winden,
- **6.2.5** : Dérangement des signaux de Wissembourg,
- **6.2.6** : Dérangement ou interruption de la liaison GSM-R,
- **6.2.7** : Dérangement du DAAT,
- **6.2.8** : Dérangements des aiguilles.

6.2.1 Dérangements ou travaux sur le block nécessitant la reddition de voie libre par téléphone

Cas de dérangements nécessitant la reddition de voie libre par téléphone :

- Franchissement d'un signal de sortie en position de fermeture ou en dérangement,
- Franchissement intempestif d'un signal de sortie fermé,
- Dérangement de block pour les motifs suivants :
    - Manœuvre d'annonce ou de reddition sans effet ou absence de voyants de contrôle lors de la manœuvre du block,
    - Manœuvre réalisée au moyen des dispositifs de secours,
    - Reddition intempestive de voie libre.
- Plombs, repérés par un encadrement jaune, venant à manquer ou rompus (sauf cas d'une intervention des services autorisés),
- Reddition de voie libre téléphonique prescrite par le service technique de la DB ou par un agent SNCF Réseau (en cas de travaux par exemple),
- Retour d'un train à la gare en arrière suite à détresse.

L'AC qui constate le dérangement du block applique les presciptions suivantes :

- avise le service de maintenance DB,
- avise le service de maintenance SNCF en cas de dérangement du block côté Wissembourg,
- prend en attachement le dérangement sur le carnet de dérangements des installations de sécurité (voir annexe 4.b).

Pendant toute la durée du dérangement, après la mise en place de la reddition voie libre par téléphone, l'utilisation du block se fait dans les conditions normales.

L'AC commande l'ouverture du sémaphore.

Si le Sémaphore ne s'ouvre pas il y a lieu de délivrer un Befehl – ordre n°2 pour en autoriser le franchissement.

Nota : en cas de mauvaise desserte des installations, uniquement pour les trains de sens Wissembourg – Winden, l'AC de Wissembourg sollicite l'AC de Winden pour déterminer s'il y a lieu d'aviser l'agent mainteneur (voir annexe 4.b).

6.2.1.1 Procédure à appliquer jusqu'à reprise du service normal du block.

1. Reddition de voie libre par téléphone

L'AC qui constate le dérangement met en place la procédure de reddition de voie libre par téléphone, sous la forme :

„Rückmelden erforderlich ab ... Uhr wegen Blockstörung"

(«Reddition de voie libre téléphonique substituée au block à partir de ... h suite à ... (motif)»).

Cet avis est pris en attachement sur le le registre d'annonce des trains (voir annexe 4a).

Avant d'expédier le premier train, il y a lieu de s'assurer que le dernier train expédié est arrivé complet dans la gare encadrante.

Cette assurance est matérialisée par la prise en attachement de l'heure d'arrivée de la circulation sur le registre d'annonce des trains, dans la colonne « Avis d'arrivée » (voir annexe 4.a).

Derrière chaque circulation, la reddition de voie libre est transmise par téléphone à la gare encadrante, après avoir obtenu l'assurance que le train est arrivé complet en gare sous la forme :

„Zug (Nummer)... in ... (Name des Ankunftsbahnhofs)"

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

L'heure de cet avis est prise en attachement sur le registre d'annonce des trains, dans la colonne « Avis d'arrivée ».

2. Reddition de voie libre intempestive

En cas de reddition de voie libre intempestive, le signal de sortie doit être maintenu fermé.

L'AC se renseigne auprès de l'AC de la gare voisine, afin de savoir si le dernier train expédié est bien parvenu complet dans sa gare.

Si tel n'était pas le cas, il applique les mesures prévues en cas de dérangement de block.

6.2.1.2 Reprise du service normal

Le service normal du block est repris après remise en état par l'agent mainteneur, sauf en cas de mauvaise desserte des installations (voir point 2 ci-dessus).

Avant de reprendre le service normal du block, il y a lieu de s'assurer qu'un train de chaque sens à circuler dans les conditions normales de fonctionnement des installations.

La reprise du service normal est alors donnée sous la forme :

„Rückmelden aufgehoben ab .... Uhr"

(« Procédure de reddition de voie libre téléphonique levée à ... heure »).

Cet avis est pris en attachement sur le registre d'annonce des trains (voir annexe 4.a).

L'AC de Wissembourg amortit les colonnes 5 et 6 du carnet de dérangement (voir annexe 4.b).

6.2.2 Dérangement des PN DB

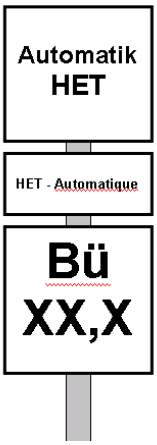
1 PN surveillés à distance :

Néant

2 PN surveillés par les conducteurs de trains (Lo bzw. ÜS) :

Le fonctionnement normal des PN 1109, 1111, 1115, 1117, 1118, 1120 et 1123 est contrôlé par un signal situé à une distance du PN correspondant à la distance de freinage.

Concernant les PN 1109, 1111, 1115, 1117, 1118, 1120 et 1123 la fermeture des barrières est assurée par le passage à vitesse réduite de la circulation sur une balise repérée par une pancarte « Automatik HET/HET Automatique » située avant le PN.



Si l'un des PN repris ci-dessus est en dérangement :

- la protection du PN doit être assurée par le personnel du train,
- l'AC de Winden prescrit, s'il y a lieu, à l'AC de Wissembourg les ordres à délivrer : ordre 8 ou 14 (annexe 6.2 pour ordre n°8).

Ordre prescrit par l'AC de Winden :

„ BÜ … (Nr) in Kilometer … (km) ist gestört. Ab … Uhrzeit ist für BÜ in Kilometer … (km) für alle Züge Befehl Nr …. (8 oder 14) erforderlich"

(« PN n° ... au km … en dérangement. A partir de … h … min, remettez à tous les trains l'ordre écrit n°… (8 ou 14) ».)

Pendant toute la durée du dérangement et jusqu'à la fin du dérangement, l'annonce des trains est complétée comme suit :

„ Zug(Nummer) mit Befehl Nr … (8 oder 14) ab …(Uhrzeit)"

(« Train (numéro) avec ordre écrit n°… (8 ou 14) parti à … h ... min. »)

Cet avis est matérialisé par la mention "Befehl Nr … (8 ou14)" pris en attachement en colonne observations du registre d'annonce des trains.

A la fin du dérangement, l'AC de Winden avise, par dépêche, l'AC de Wissembourg et fait cesser la remise des ordres écrits, sous la forme :

„Ab … (Uhrzeit) sind Befehl Nr … (8 oder 14) für BÜ ... (Nr) in Kilometer … (km) nicht mehr erforderlich"

(« A partir de … h ... min, cessez de remettre ordre écrit n°… (8 ou 14) pour le PN n°… au km … »)

6.2.3 Dérangement du PN 40

Nature des dérangements :

a. Les barrières restent ouvertes à l'approche ou au passage d'une circulation.
« Bahnübergang n°40 Schranke lässt sich nicht schliessen ».

b. Les barrières sont brisées.
« Bahnübergang n°40 Schrankenbaum gebrochen ».

c. Les barrières restent fermées en dehors de toute approche d'une circulation.
« Bahnübergang n° 40 Schranke lässt sich nicht öffnen ».

d. Les barrières sont brisées - *tous les feux routiers fonctionnent* après vérification.
« Bahnübergang n° 40 Schrankenbaum gebrochen, alle Lichtzeichen funktionieren nach Feststellung ».

Mesures à prendre par les AC suite à un signalement de dérangement au PN 40.

L'AC qui a connaissance d'une situation anormale au PN 40 doit renseigner verbalement et sans délai l'AC du réseau voisin.

Bahnübergang n° 40 gestört".

(«PN 40 en dérangement »).

Une circulation ne peut être expédiée sur la section frontière qu'après que l'AC de Wissembourg ait déterminé la nature du dérangement – voir point 1 ci-dessus.

L'AC de Winden ne délivre aucun ordre pour autoriser le franchissement du PN 40. Les mesures de sécurité sont prises exclusivement part l'AC de Wissembourg.

Ce dernier applique les mesures suivantes :

Nature du dérangement	Mesures à prendre
a. Les barrières restent ouvertes à l'approche ou au passage d'une circulation	**Aucun train ne peut circuler** sur la section frontière et un train engagé doit être arrêté et retenu avant franchissement du PN 40
b. Les barrières sont brisées	**Aucun train ne peut circuler** sur la section frontière. Un train engagé doit être arrêté et retenu avant franchissement du PN 40. Le conducteur de ce train est utilisé pour vérifier le fonctionnement des feux routiers – voir procédure ci-dessous
c. Les barrières restent fermées en dehors de toute approche d'une circulation	Remise à tous les trains, pendant la durée du derangement d'un Befehl comportant : - un ordre **n°12** – motif n°10 avec mention de respecter la vitesse limite de 20 km/h au franchissement du PN 40 et - un ordre **n°12.2.**
d. Les barrières sont brisées - tous les feux routiers fonctionnent	Remise à tous les trains, pendant la durée du dérangement d'un Befehl comportant : - un ordre **n°12** – motif n°10 avec mention de respecter la vitesse limite de 20 km/h au franchissement du PN 40 et - un ordre **n°12.2.**

Procédure à appliquer pour la vérification des feux routiers en cas de bris de barrières :

L'AC de Wissembourg remet au conducteur, chargé de vérifier le fonctionnement des feux routiers, un Befehl - ordre n°14 avec la mention suivante (annexe 6.3) :

"Sie müssen sich vergewissern, dass alle Strassensignale am BÜ 40 funktionieren.
Vor Weiterfahrt müssen Sie eine Zustimmung des Fdl Wissembourg einholen.

(« Vous devez vous assurez que tous les feux routiers du PN 40 fonctionnent. Vous devez attendre les instructions de l'AC de Wissembourg avant de vous remettre en marche ».)

Après vérification des feux routiers :

- Si un ou plusieurs feux routiers ne fonctionnent pas : arrêt et rétention de tous les trains y compris celui qui a vérifié les feux (attente remise en état ou retour en arrière sans franchissement du PN 40).
- Si tous les feux routiers fonctionnent : se référer au point d ci-dessus.

Reprise du gardiennage du PN 40 avec restrictions.

Le PN 40 est franchi dans les conditions décrites aux points c ou d ci-dessus.

Reprise du service normal.

Dès réception de la dépêche de remise état de l'installation reçue des services de SNCF Réseau : l'AC de Wissembourg avise verbalement l'AC de Winden de la reprise du service normal sous la forme :

„BÜ 40 in Ordnung"

(« PN n°40 fonctionnement normal de installation ».)

6.2.4 Raté de fermeture ou d'extinction à la fermeture ou de position douteuse des signaux C 4 - C 12 - K

En cas de raté de fermeture ou de position douteuse du signal d'entrée de sa gare, l'AC concerné doit prescrire, par dépêche prise en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches, à l'AC de la gare encadrante, de remettre jusqu'à nouvel avis, à chaque train un Befehl - ordre n°14 sous la forme :

„ Ab Zug (Nummer) … übergeben Sie dem Triebfahrzeugführer den Befehl 14.
Halten sie vor dem Einfahrsignal … des Bahnhofes … und melden sie sich beim Fahrdienstleiter„.

(« Remettez à partir du train n° … aux conducteurs le Befehl - ordre écrit n°14 de s'arrêter avant le signal d´entrée … de la gare de … et de se mettre en communication avec l'AC »)

L'AC de Wissembourg appose un dispositif de réflexion sur la manette de commande du carré concerné (C12 ou le C4).

Après disparition du dérangement, l'AC concerné doit aviser l'AC du réseau voisin par dépêche prise en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches, sous la forme :

„ Schrifftlicher Befehl 14 nicht mehr erforderlich."

(« Cessez de remettre un ordre écrit 14 »)

6.2.5 Raté d'ouverture ou extinction à l'ouverture des signaux de Wissembourg C1 - C4 - C12 - S11

En cas de dérangement s'opposant à l'ouverture des signaux C1, C4 ou C12, il y a lieu – *après avoir vérifié les conditions d'ouverture* – de délivrer un Befehl comportant :

- un ordre n°2 et 2.1 pour le C1 et pour les TLC 3, 5 ou 7 associés (voir annexe 6.6),
- un ordre n°2 et 2.1 pour le C4,
- un ordre n°2 et 2.1 pour le C12.

Les trains ne dépassant pas la frontière étatique (km60.026) reçoivent un bulletin CBa pour le franchissement du C1 et du C4.

Dérangement du sémaphore S11 :

En cas de dérangement s'opposant à l'ouverture du Sémaphore 11, il y a lieu de délivrer un Befehl - ordre n°2.

6.2.6 Dérangement ou interruption de la liaison GSM-R (D)

En cas de dérangement ou d'interruption de la liaison GSM-R (D), il y a lieu de remplacer ce moyen de communication par un autre moyen décrit à l'article 2.3.

L'AC de Wissembourg signale tout dérangement de la liaison GSM-R (D) à l'AC de Winden. Ce dernier retransmet ce signalement au service DB concerné (EVZS). Ce service est en charge du remplacement de l'installation en dérangement.

6.2.7 Dérangement du DAAT

En cas de dérangement du DAAT, les circulations à destination du réseau DB doivent recevoir un Befehl - ordre n°14. :

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

(« Par suite de dérangement du DAAT, vous devez vous arrêtez avant le signal … (S11), annuler le DAAT, et de ne pas tenir compte de la répétition signal fermé. »)

6.2.8 Dérangement des aiguilles

En cas de dérangement d'une aiguille, immobilisée par un ou plusieurs boulon de calage, il y a lieu de deliver un Befehl ordre n°12 motif n°36, limitant la vitesse de 5 km/h au franchissement de celle-ci.

7. Transports Exceptionnels (TE)

7.1 Principes

L'acheminement des TE n'est pas prévu sur la section de ligne Winden - Wissembourg.

Toutefois, en cas d'interruption inopinée de l'exploitation d'un autre point frontière, un tel transport peut être autorisé après entente préalable du COGC AL et le Regional Bereich Südwest (RB Südwest) qui prendraient les mesures de sécurité nécessaires.

L'EF doit obtenir les documents suivants :

- un Avis de TE (ATE) délivré par le Bureau des TE (BTE) de SNCF qui règle les conditions de circulation sur la partie française du parcours jusqu'à ou à partir de la frontière étatique,
- une Bza délivrée par le "Team außergewöhnliche Transporte (TaT de RB Südwest) de DB Netz 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 qu'à la double condition suivante :

- DB Netz AG a délivré pour ce TE une "Beförderungsanordnung" (Bef-Ano) pour les trains figurant au service annuel ou une "Fahrplananordnung (Fplo)" pour les trains ne figurant pas au service annuel,
- le COGC AL a délivré une « Autorisation d'incorporation d'un TE ».

La Bef-Ano/Fplo de DB Netz contient :

- le numéro de la Bza de DB Netz et le numéro de l'ATE de SNCF,
- le jour de circulation,
- le train à utiliser,
- les conditions (restrictions) de circulation sur l'ensemble de la section frontière.

L'autorisation d'incorporation est donnée :

- dans le sens France-Allemagne, par une dépêche adressée au représentant de l'EF, éventuellement par l'intermédiaire du COGC AL,
- dans le sens Allemagne-France, par l'accord indiqué sur l'imprimé spécifique bilingue adressé à DB Netz (Fpl Karlsruhe) par le COGC AL.

7.2 Imprimé bilingue spécifique (voir Annexe 5)

Le COGC AL et le service responsable des horaires (Fahrplanabteilung) de DB Netz RB Südwest se concertent quant à la circulation des Transports Exceptionnels. Pour ce faire, le COGC AL ou le Fpl Karlsruhe, 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 TE différents dans un même train.

Après examen, le COGC AL ou le Fpl Karlsruhe, 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.

7.3 Autorisation d'incorporation des Transports exceptionnels

Dans le sens France-Allemagne le TE ne doit être incorporé dans le train d'acheminement que s'il a été muni d'une autorisation d'incorporation donnée par le COGC AL.

Dans le sens Allemagne-France aucune autorisation d'incorporation n'est transmise à l'EF. L'autorisation d'incorporation est transmise par le COGC AL à Fpl Karlsruhe sous la forme de l'accord indiqué sur l'imprimé spécifique bilingue.

Le COGC AL transmet par dépêche l'AC de Wissembourg les renseignements suivants :

- le jour de circulation,
- le train utilisé,
- les numéros d'ATE et de Bza,
- les restrictions de circulation applicables sur l'ensemble de la section frontière.

Parallèlement, le Fpl Karlsruhe transmet à l'AC de Winden le Bef/Ano ou le Fplo comportant :

- le jour de circulation,
- le train utilisé,
- les numéros d'ATE et de Bza,
- les restrictions de circulation applicables sur l'ensemble de la section frontière.

7.4 Offre et acceptation des transports exceptionnels

L'AC devant expédier un train acheminant un (ou plusieurs) TE, doit préalablement offrir ce train à l'AC de la gare encadrante, par dépêche prise en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches, sous la forme :

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

(« Offre du train n°… avec Transport(s) Exceptionnel(s) ATE n°… / Bza n°… avec / sans restrictions. Acceptez-vous train n°...? »).

Si le train achemine plusieurs transports exceptionnels faisant l'objet d'un 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. Lorsque les conditions requises pour la circulation de ce(s) Transport(s) Exceptionnel(s) sont réalisées, il accepte le train sous la forme suivante :

„Zug (Nummer) mit außergewöhnlichem Transport, 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 évènement s'oppose à l'acceptation, l'AC de 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 (Nummer) mit außergewöhnlichem Transport, ja."

(« Train n°... avec Transport(s) Exceptionnel(s); oui (je l'accepte) »).

8. Manœuvres

8.1 Principes

Les manœuvres en gare de Winden et Wissembourg sont effectuées selon les règles propres à chaque réseau.

Sans obtenir l'accord de l'AC de la gare encadrante, les manœuvres sont autorisées :

- en gare de Wissembourg jusqu'au S11 km 60,010 (SNCF),
- en gare de Winden jusqu'au Ra 10 km 31,535 (DB).

En gare de Wissembourg et Winden, les engins moteurs (HLP) évoluent selon les prescriptions réglementaires propres à chaque réseau.

8.2 Manœuvres entre les signaux Ra 10 (DB) et S11 (SNCF)

La protection des manœuvres entre le signal Ra 10 de Winden et le signal S11 de Wissembourg doit être assurée par une fermeture de voie selon les prescriptions de l'article 5.10 de la présente consigne.

En cas de dérangement des installations de sécurité ou de dérangement des moyens de communication entre les AC de Wissembourg et de Winden, les manœuvres entre les signaux Ra 10 (DB) et S11 (SNCF) sont interdites.

9. Entretien préventif et curatif des installations fixes et travaux sur ces installations

9.1 Principes

Chacun des deux Gestionnaires d'Infrastructure entretient les installations ferroviaires dont il a la charge conformément aux prescriptions techniques de chaques installations, que celles-ci soient situées sur le territoire français ou sur le territoire allemand.

Toute intervention programmée sur une installation située sur le réseau ferré national voisin doit faire l'objet d'une concertation entre les services techniques compétents des deux GI : RN Pfalz Neustadt et SNCF Réseau. Le GI sur le territoire duquel se situe l'installation doit mettre, si nécessaire, à disposition du GI intervenant un agent des services techniques concernés. Le cas échéant un document commun bilingue établi par les services techniques concernés 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.

Pour tous les travaux programmés nécessitant une modification des horaires des trains ou une fermeture de voie, les instructions écrites doivent être arrêtées en commun par la RB Südwest de DB Netz AG, Koordination Betrieb/Bau Karlsruhe et SNCF Réseau 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.

Adresse DB Netz AG
michael.m.ziegler@deutschbahn.com

+ 49 721 938 7872

florian.kimpel@deutschbahn.com

+ 49 6321 851 303

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 concerné s'entend avec l'AC de la gare encadrante. Il prend ensuite les mesures nécessaires pour permettre l'intervention (fermeture de voie par exemple).

Toute intervention dans la zone dangereuse doit être protégée par une fermeture de voie.

Les dérangements de block sur le RFN sont relevés en présence des services SNCF Réseau et DB Netz AG.

L'AC de Wissembourg avise l'AC de Winden, en lui indiquant approximativement l'heure d'arrivée des techniciens de SNCF Réseau. L'AC de Winden informe les services techniques de DB AG concernés en leur indiquant de l'heure d'arrivée des services techniques de SNCF Réseau.
En cas d'aléas, écart horaire de 60 mn sur l'horaire convenu, les AC s'en informent mutuellement afin de l'indiquer à leurs services techniques.

Sauf cas de force majeur, l'installation du block devra être remise en état côté français ou côté allemand dans un délai n'excédant pas 24 heures.

Les dérangements des circuits téléphoniques sur le RFN sont relevés par la SNCF Réseau. Si le défaut provient des installations de DB Netz AG ou du câble d'alimentation, l'agent de maintenance de SNCF Réseau, fait appel à l'agent de maintenance de DB Netz AG par l'intermédiaire de l'AC de la gare de Winden.

Coordination des travaux entre DB Netz AG, I.NP-SW-D-KAR (IL) et SNCF Réseau Infrapôle Rhénan dans le cadre de l'inspection et de l'entretien de la signalétique allemande sur la section frontière et dans la garer de Wissembourg.

La maintenance des installations de technologie allemande sur le RFN n'a pas été intégrée dans les pas de maintenance de DB Netz AG – ancienneté des installations et situation hors du territoire.

De ce fait, après une rencontre bilatérale entre les services concernés (SNCF Réseau Infrapôle Rhénan et DB Netz AG) le 22 juin 2016 à Haguenau, il a été convenu que la maintenance des installations de technologie allemande sur le RFN, leur mise en conformité avec la sécurité ferroviaire, ne peut être réalisée que par DB Netz AG.

La remise en état du block est realisée avec des composants validés par DB Netz AG.

Inspection, maintenance et travaux de relève de dérangement.

DB Netz AG, I.NP-SW-D-KAR (IL), représenté par LST Neustadt/Landau, doit informer SNCF Réseau (Infrapôle Rhénan). Les deux mainteneurs s'entendent pour fixer une date d'intervention et pour fournir le personnel adéquat.

A la date retenue, il y a lieu de signaler leur présence à l'AC de Wissembourg, qui fera office d'interprète (compréhension et traduction des échanges).

Appareils et moyens de mesures, pièces de remplacement.

Tous les appareils de mesures, les moyens autres de mesure, ainsi que les pièces de remplacement, sont fournis par DB Netz AG.

Si des investigations plus amples devaient être menées, il y aura lieu de se concerter localement entre SNCF Réseau (Infrapôle Rhénan) et DB Netz AG. DB Netz AG s'engage à fournir à SNCF Réseau, les résultats et conclusions suites aux inspections, à la maintenance ou à la relève de dérangements des installations de sécurité, ceci afin que SNCF Réseau prenne connaissance de l’état de l’installation.

9.2 Périmètre de compétences des services d'entretien de chaque GI

9.2.1 Installations de signalisation

La DB Netz entretient les installations suivantes :

- Les câbles aériens, du téléphone et du circuit de block, reliant la gare de Winden jusqu'au km 60,042 (SNCF / km 44,602 (DB)
- Les balises PZB, installées dans la gare de Wissembourg, sont propriété de la DB AG
- Le block DBAG côté Wissembourg et Winden

SNCF Réseau entretient les installations suivantes :

- Signal C12 et détonateur km 60,041 (SNCF)/44,603(DB)
- Signal A12 km 60,450 (SNCF)/44,194(DB)
- Balises pour les changements de système KVB/Indusi :
    - Balise Intégra Sud km 59,739 (SNCF)
    - Balise Intégra Nord km 57,170 (SNCF)
- Balise KVB km 59,900 (SNCF)
- Détecteur annonce des circulations (An EX)km 61,950 (SNCF)/42,694(DB)
- Détecteur d'annonce AnP PN 40 km 60,155 (SNCF)/44,489(DB)
- Centre STM A12 km 60,450 (SNCF)/44,194(DB)
- Les armoires, câbles et installations d'alimentation s'y rapportant

Installations entretenues en commun :

Le Central de commutation, situé entre le km 60,00 (SNCF) et le km 60,042 (SNCF), matérialise la limite d'intervention entre le personnel SNCF et DB. Il est équipé d'un double cadenassement SNCF et DB sur les deux portes de l'armoire. Les éléments de sectionnement communs aux circuits SNCF et DB sont spécialement repérés par une couleur verte.

9.2.2 Installations de télécommunication

DB Netz :

La DB n'entretient aucune installation.

SNCF Réseau :

SNCF Réseau, entretient le téléphone du signal d'entrée C12 km 60,041 (SNCF)/44,603(DB) et le câble s'y rapportant.

La SNCF, entretient le terminal mobile GSM-R (la carte SIM de la GSM-R appartient à DB Netz) – *voir Convention de transition du 15.12.2011 (préambule)*.

9.3 Circulation à voie fermée

Dès que la voie est fermée, des circulations de type trains de travaux ou lorrys automoteurs peuvent être engagées selon la réglementation propre à chaque GI.

Lorsque des circulations, conformément à l'article 5.10 de la présente consigne, doivent circuler sous couvert d'une fermeture de voie : l'engagement doit être concerté entre les AC et annoncé verbalement. Le dégagement doit être annoncé à l'AC voisin par dépêche, prise en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches, sous la forme :

" Sperrfahrt (Nummer) ... ist vollständig im Bahnhof (Name) … angekommen"

« Sperrfahrt n° ... arrivée complet en gare de … »

Ces circulations sont à enregistrer sur le registre d'annonce des trains.

9.4 Avis aux gardes de PN ou aux agents de maintenance.

En cas de reprise de gardiennage d'un PN ou de la présence d'agent mainteneur dans la voie, l'AC avisé doit en informer la gare encadrante verbalement. Cet avis est prise en attachement sur le carnet 'enregistrement des dépêches.

Lors de l'offre d'un train, les AC doivent s'assurer que le garde ou l'agent mainteneur est également à l'écoute sur le circuit téléphonique et qu'il a bien pris connaissance de l'offre et de l'acceptation du train.

L'agent de maintenance avise l'AC de Winden du début et de la fin probable des travaux ainsi que l'emplacement du chantier et de l'équipe de maintenance.

Pour le sens de circulation Wissembourg – Winden, l'AC de Winden demande à l'AC de Wissembourg de remettre au train l'ordre écrit utile, en précisant l'étendue de la zone concernée.

L'avis de reprise du service normal du PN, émis par le garde, est pris en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches à Wissembourg.

Si le garde ou l'agent mainteneur ne réponde pas ou en cas de dérangement du téléphone, le train reçoit un Befehl comportant :

- Pour un PN, un ordre écrit n°8 (ordre d'assurer la sécurité au passage à niveau - voir annexe 6.2)
- Pour une zone de travaux, un ordre écrit n°12 (de marcher à vue sur l'étendue du chantier - voir annexe 6.1).

9.5 Travaux sur les PN DB

Lorsque des travaux sur les PN (inspections) ont lieu, l'équipe « LST » (équivalent DB des services SES SNCF) annote le registre des travaux et de dérangement des PN DB par la mention :

„Befahren des BÜ nur mit Zustimmung LST"

(« Les PN ne peuvent être franchis que sur autorisation de l'équipe LST »).

Les mesures suivantes sont à appliquer :

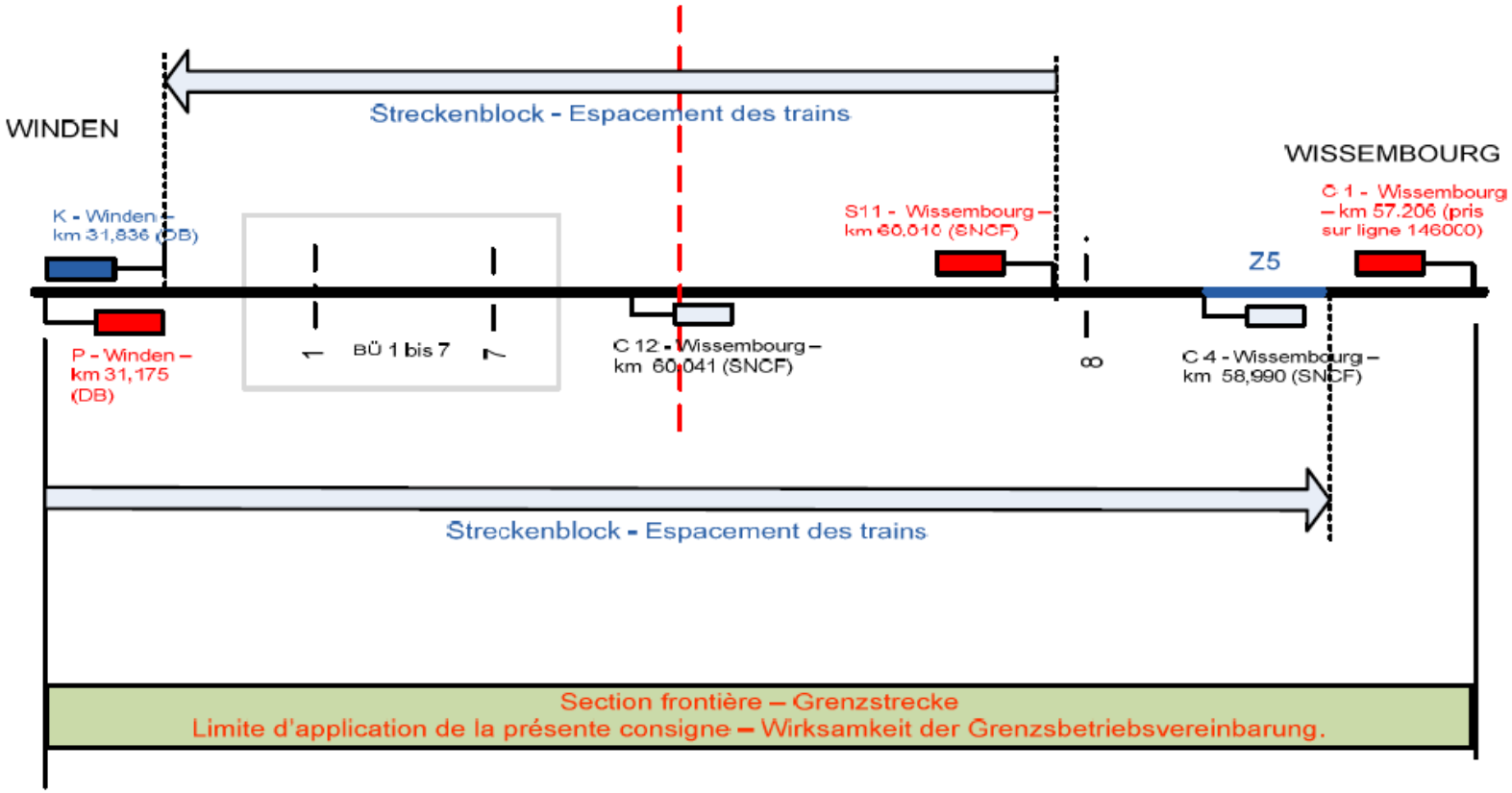
- l'AC de Winden annonce les circulations des deux sens à l'équipe LST et autorise la circulation des trains des deux sens,
- les trains de sens Wissembourg / Winden sont à annoncer par l'AC de Wissembourg le plus tôt possible (au minimum 5 minutes avant le départ), afin que l'AC de Winden puisse obtenir l'autorisation de circulation de l'équipe LST. Tant que celle-ci n'est pas obtenue, l'AC de Winden ne doit pas accepter les trains en provenance de Wissembourg,
- lorsque l'autorisation de circuler est donnée par l'équipe LST, l'AC de Winden rend voie libre par appareil,
- lorsque l'équipe LST ne se manifeste pas ou lorsque la communication est interrompue, le train reçoit un Befehl - ordre écrit n°8 (ordre d'assurer la sécurité au passage à niveau - voir annexe 6.2).

Anlage / Annexe 1

Plan der Grenzstrecke Wissembourg - Winden
Plan de la section frontière Wissembourg - Winden

1. BÜ 1109 km (DB) : 36.258
2. BÜ 1111 km (DB) : 37.152
3. BÜ 1115 km (DB) : 38.736
4. BÜ 1117 km (DB) : 39.468
5. BÜ 1118 km (DB) : 39.823
6. BÜ 1120 km (DB) : 41.152
7. BÜ 1123 km (DB) : 43.060
8. PN 40 km (SNCF) : 59.533

Staatsgrenze
Frontière étatique :
1. km SNCF : 60.026
Kilométrage croissant depuis Wissembourg
Steigeng km ab Wissembourg
2. km DB : 44.618
Kilométrage croissant depuis Winden
Steigeng km ab Winden



Anlage /Annexe 2

Modèle de carnet de fermeture de voie en gare de Wissembourg

ETABLISSEMENT
INFRA CIRCULATION
Alsace

CARNET DE FERMETURE DE VOIE SUR LA SECTION FRONTIERE ENTRE WISSEMBOURG ET WINDEN.

Commencé le : _____

Terminé le : _____

EIC AL DC 00370 3 *« Consigne commune traitant des particularités d'exploitation de la section frontière Wissembourg-Winden »*, art. 5. 8.

Date (jj/mm/aa): _____

Service de (matinée / soirée) : _____

Une fermeture de voie ne peut être effectuée que lorsque les deux AC ont constaté que le dernier train ayant circulé a bien dégagé complet la section de voie à fermer.
Elle est prononcée après l'échange des dépêches suivantes

Demande de la fermeture de voie

N°	Reçue de	Nom	Heure	Texte de la dépêche	Expédiée à	Nom	Heure
				Fdl ..... an Fdl ..... : **kann das Gleis zwischen ..... und ..... gesperrt werden ?**			
AC ... à AC ..., la voie principale entre ... et ... peut-elle être fermée ?							

L'AC de la gare voisine s'assure que le dernier train ayant circulé a bien dégagé complet la voie unique et prend les mesures de fermeture de voie.
Il donne ensuite son accord par depêche sous la forme :

Accord et confirmation de la fermeture de voie

N°	Reçue de	Nom	Heure	Texte de la dépêche	Expédiée à	Nom	Heure
				Fdl ..... an Fdl .....: **Ja, mit Sperrung des Gleises zwischen ..... und .....** **einverstanden.**			
AC ... à AC ..., oui, voie principale peut être interdite entre ... et ...							

A la réception de cette dépêche, l'AC concerné prend les mesures de fermeture de voie puis confirme la fermeture de voie par la dépêche

N°	Reçue de	Nom	Heure	Texte de la dépêche	Expédiée à	Nom	Heure
				Fdl ..... an Fdl ..... : **Ab** (Uhrzeit), **Gleis zwischen ..... und ..... gesperrt.**			
AC ... à AC ..., voie principale entre ... et ... fermée à partir de ... h ... min.							

Les AC prennent attachement de la fermeture de voie sur leur registre de circulation.

Levée de la fermeture de voie

N°	Reçue de	Nom	Heure	Texte de la dépêche	Expédiée à	Nom	Heure
				Fdl ..... an Fdl ..... : **Sperrung des Gleises zwischen ..... und .....aufgehoben.**			
AC ... à AC ..., fermeture de voie entre ... et ... levée.							

Les AC prennent attachement de la levée de la fermeture de voie sur leur registre de circulation respectif.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25

Anlage /Annexe 3

Befehl der DB (Deutsch/Französisch)

Befehl - ordres DB (Allemand/Français)

Vordruck ... von ... *Imprimé(s) ... / …*

Befehle
Ordres
1 - 14

Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt Kl – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt .....
Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.

Standort: ..... in Rgl/Ggl/Gl .....
(km / Signal / Weiche) (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)
Lieu (km / signal / aiguille) voie (numéro, poste / entre le poste et le poste)

1 **Sie dürfen** – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren
Vous pouvez - *entrer en gare / dans le secteur circulation - circuler au-delà de la bif / jonction*

1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

2 **Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in**
Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du

Signal usw. *signal etc.*	**Bezeichnung / km** *désignation / km*	**Bf** *gare*, **Bft** *secteur circulation*, **Abzw** *bif*, **Üst** *jonction*, **Bk** *poste de block*, **Dkst** *point de protection*

2.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

3 **Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.**
Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation

3.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

8 **Sie müssen** – zwischen Zmst ..... und Zmst .....
Vous devez vous arrêter entre le poste de et le poste de

– im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... **halten vor BÜ** in km .....
– en gare / secteur circulation / bif / jonction de avant le PN au km

/ km ..... / km ..... / km ..... / km ..... / km .....

Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.
Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.

10 **Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart** .....
Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS

10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.

11 **Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.**
Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée.
Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.

12 **Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:**
Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :

km/h *km/h*	**auf Sicht** *marche à vue*	**im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst** *en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction*	**und Bf / Bft / Abzw / Üst** *et gare / secteur circulation / bif / jonction*	**in / von km / Sig** *du km / signal*	**bis km / Sig** *au km / signal*	**Grund Nr.** *motif n°*
	auf Sicht					
	auf Sicht					
	auf Sicht					

12.1 Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an .....
Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à

12.2 Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat.
Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.

12.3 Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an .....
Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à

12.4 PZB – am .....sig ..... – in km ..... – ständig wirksam / unwirksam.
Balise PZB - du signal - au km - constamment active / inactive.

12.6 *) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird.
seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.

12.7 Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1.
Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.

13 **Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen** ..... **und** ..... **entbunden.**
Vous êtes dispensé de marcher à vue entre et

14 .....
.....
.....

Übermittlungscode (numéro de transmission): .....

..... , ... , ...
(Ort - *lieu*) (Datum - *date*) (Uhr - *heure*) (Minuten - *minutes*)

.....
(Fahrdienstleiter – *agent circulation*)

..... , erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) – *reçu (nom, fonction)*
bei fmdl. Übermittlung *(en cas de transmission téléphonique)* :
☐ ZF *(RST)* / ☐ andere *(autre)* .....

Grund Nr. *motif n°*	Anlass für Befehl 12 *motifs de l'ordre 12*	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 *ordre 12, colonne 1 ou 2*
Gleisbelegung, Zugfolge / *occupation de la voie, succession des trains*		
1	Gleis kann besetzt sein / *la voie peut être occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
2	Fahrzeuge im Gleis / *voie occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs / *Circulations engagées sur voie fermée*	auf Sicht / *marche à vue*
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / *réception sur voie en impasse*	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / *réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse particulièrement courte*	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg / *pas de distance de glissement*	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / *dérangement des communications entre postes d'annonce*	auf Sicht / *marche à vue*
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit / *période de fermeture à la circulation*	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren / *train de voyageurs circule exceptionnellement sur une voie réservée aux trains de fret*	40 km/h
Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen / *PN, passages planchéiés, gouttières des voies*		
10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert / *PN insuffisamment protégés*	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / ornières *verglacées et enneigés*	30 km/h
Arbeiten, La / *travaux, LTV*		
20	Bauarbeiten - *Travaux*	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gleis / *portion de voie fermée impraticable*	auf Sicht / marche à vue
22	Zustand nach Bauarbeiten / *Constat de l'infrastructure après travaux*	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt / *personnel du chantier non avisé*	auf Sicht / marche à vue
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La / *réduction de la vitesse inférieure à celle reprise au « La »*	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis / *agents présents dans la voie fermée*	20 km/h und auf Sicht
Mängel an Bahnanlagen / *défauts aux installations*		
30	Mängel am Oberbau / *défaut de la voie*	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) *présomption d'avarie caténaire (également sur voie voisine)*	auf Sicht / marche à vue
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) *présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)*	auf Sicht / marche à vue
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel / *présomption de stalactite dans le tunnel*	auf Sicht / marche à vue
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört / *équipement PZB au sol en dérangement*	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen *enclenchement aiguille / signal en dérangement*	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert *aiguille immobilisée manuellement sans cadenassage.*	5 km/h
37	HOA / FBOA gestört - *DBC / Détecteur de frein(s) serré(s) en dérangement*	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich *Information des voyageurs à quai impossible*	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert *Voyageurs non informés du changement du quai.*	auf Sicht / marche à vue
Besonderheiten am Zug / *particularités au train*		
40	Engstelle für Lü-Sendungen / *gabarit réduit pour transports exceptionnels*	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen *Armement de la voie insuffisant pour véhicules à charge D*	*)
42	Spitzensignal unvollständig / *signalisation d'avant incomplète*	40 km/h
43	Windwarnung / avis *de vents forts*	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / *Vitesse limite autorisée variable*

DB-Befehl deutsch/französisch Variante 1, gültig ab 13.12.2015

Anlage / Annexe 4 a

Tenue du registre d'annonce des trains de la gare de Wissembourg en cas de dérangement de block

Registre spécial de circulation de la gare de **WISSEMBOURG** - Journée du Jeudi 1er septembre 2016

Trains		Annonces d'offre et d'acceptation			Annonce au départ	Heure réelle	Avis d'arrivée	Observations
Sens Impair Winden Wissembourg		Offre reçue	Offre refusée	Acceptation donnée	Reçue	Arrivée	Donné	
	Sens Pair Wissembourg Winden	Offre expédiée	Offre refusée	Acceptation reçue	Expédiée	Départ	reçu	
18807		08h08		08h08	08h09	08h27		
	18810	08h32		08h32	08h33	08h33	**08h52**	
Rückmelden erforderlich ab 8.53 Uhr wegen Blockstörung								
18809		09h08		09h08	09h09	09h27	**09h28**	
	18812	09h32		09h32	09h33	09h33	**09h54**	**Befehl 2**
18811		10h08		10h08	10h09	10h27	**10h28**	
	18814	10h32		10h32	10h33	10h33	**10h52**	
Rückmelden ab 10.58 Uhr aufgehoben								
18813		11h08		11h08	11h09	11h27		
	18816	11h32		11h32	11h33	11h33		

Anlage / Annexe 4 b

Tenue du carnet de dérangement des installations de sécurité en cas de dérangement de block

Extrait du carnet de dérangement des installations de sécurité

Début du dérangement		INSTALLATION CONCERNEE et NATURE DU DERANGEMENT	Heure d'avis à l'agent V	Reprise du service normal		Date et heure de la remise en état / Nom, grade et signature de l'agent V ou n° de la dépêche ou n° de la D.A.T.I.S.	CAUSE DU DERANGEMENT	OBSERVATIONS
Date	Heure			Date	Heure			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
01/09	8h53	Block DB VU : Dérangement du block entre WBG et Winden.	8h55	01/09	10h53	01/09 à 09h55 M. Mager Sutie	Manivelle bloquée	1ère catégorie
01/09	8h53	Block DB VU : Dérangement du block entre WBG et Winden.	/	01/09	10h53	/	Mauvaise desserte du block côté WBG	Avis AC de Winden

Anlage / Annexe 5

Zweisprachiger Vordruck für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten

Imprimé bilingue utilisé pour l'acheminement des transports exceptionnels

TRANSPORTS EXCEPTIONNELS / AUSSERGEWÖHNLICHE TRANSPORTE

EXPEDITEUR / ABSENDER: ☐ Metz/Nancy ☒ Strasbourg ☐ Karlsruhe ☐ Frankfurt

Date Datum	Train n° Zug Nr.	N° ATE & Bza ATE- und Bza-Nr.	Gare frontière Grenzbahnof	Heure d'arrivée Ankunftszeit	Gare expéditrice Versandbahnhof	Gare destinataire Zielbahnhof

RESTRICTIONS / EINSCHRÄNKUNGEN ☒ SNCF ☐ DB

- ☐ néant / keine
- ☐ fermeture de la voie voisine / Nachbargleis sperren
- ☐ Circuler sans dépasser ___ km/h du km ___ au km ___
  Darf mit höchstens … km/h verkehren von km … bis km …
- ☐ Interdiction de circuler à contresens sur IPCS-ITCS, VUT ou TCT.
  Befahren des Gegengleis (IPCS-ITCS, VUT oder TCT) verboten.
- ☐ Pousse interdite en circulation / Nachschieben verboten während des fahrt
- ☐ autres/andere: ___

Pour/An:

- ☒ Karlsruhe (1) Fax 0049 721 938-7329, Mail lue-erp-kar@deutschebahn.com
- ☐ Frankfurt (2) Fax 0049 69 265-19077, Mail NNA224-FFM@deutschebahn.com
- ☐ Metz/Nancy (3) Fax (0033) 383 22 11 39 Mail non/nein
- ☐ Strasbourg (4) Fax (0033) 388 15 95 41 Mail guichet.operationnel.al@sncf.fr

Responsable pour / Zuständig für:

(1) tous sauf / alle außer Perl - Apach
(2) Perl – Apach
(3) Saarbrücken – Forbach, Hanweiler-Bad R. – Sarreguemines, Perl – Apach
(4) Kehl – Strasbourg-Neudorf, Wörth – Lauterbourg, Neuenburg - Bantzenheim

DESTINATAIRE / EMPFÄNGER:

RESTRICTIONS / EINSCHRÄNKUNGEN ☐ SNCF ☒ DB

- ☐ néant / keine
- ☐ fermeture de la voie voisine / Nachbargleis sperren
- ☐ Circuler sans dépasser ___ km/h du km ___ au km ___
  Darf mit höchstens … km/h verkehren von km … bis km …
- ☐ Interdiction de circuler à contresens sur IPCS-ITCS, VUT ou TCT.
  Befahren des Gegengleis (IPCS-ITCS, VUT oder TCT) verboten.
- ☐ Pousse interdite en circulation / Nachschieben verboten während des fahrt
- ☐ autres/andere: ___

☐ Refusé / abgelehnt
Raison / Grund:

- ☐ N° ATE inconnu / fausse
  Unbekannte / falsche ATE-Nr.
- ☐ N° Bza inconnu / fausse
  Unbekannte / falsche Bza-Nr.
- ☐ Travaux / Arbeiten
- ☐ Données manquantes / fausses
  Fehlende / falsche Angaben

☐ Accepté / angenommen

Date/Datum: ___ Heure/Zeit: ___
Nom/Name: ___

Bleibt frei ! - Réservée

Anlage / Annexe 6

Musterbefehle (deutsch/französisch)

Fac-similé ordre DB (Allemand/Français)

6.1 Muster für Befehl Nr.12: „Fahren auf Sicht“ gemäß Punkt 2.7.1
6.1 Fac-similé ordre n° 12 : „Marche à vue“ selon art. 2.7.1

6.2 Muster für Befehl Nr. 8: Störung an BÜ außer BÜ 40 gemäß Punkt 6.2.2
6.2 Fac-similé ordre n° 8 : Dérangement de PN excepté PN 40 selon art. 6.2.2

6.3 Muster für Befehl Nr. 12 und 14: BÜ 40 gemäß Punkt 6.2.3 – Störungsart b.
6.3 Fac-similé ordre n° 12 avec 14 : Dérangement du PN 40 selon art. 6.2.3 – Dérangement b.

6.4 Muster für Befehl Nr. 12 und 12.2: BÜ 40 gemäß Punkt 6.2.3 – Störungsart c und d.
6.4 Fac-similé ordre n° 12 avec 12.2 : Dérangement du PN 40 selon art. 6.2.3 – Dérangement c et d.

6.5 Muster für Befehl Nr. 8, 12 und 14: Rückkehr der Sperrfahrt mit liegengebliebenen Zug in den rückgelegenen Bahnhof gemäß Punkt 5.3.2.1 Fall 1.
6.5 Fac-similé ordre n° 8, 12 avec 14 : envoi d’un secours par l’arrière - retour à la gare en arrière de la Sperrfahrt avec le train en détresse. Voir art. 5.3.2.1 point 1.

6.6 Muster für Befehl Nr. 2: Vorbeifahrt am TLC 7 + C1 + S11 gemäß Punkt 6.2.5
6.6 Fac-similé ordre n° 2 : Franchissement TLC 7 + C1 + S11 selon art. 6.2.5

6.1 Muster für Befehl Nr.12: „Fahren auf Sicht“ gemäß Punkt 2.7.1 / **6.1** Fac-similé ordre n° 12 : „Marche à vue“ selon art. 2.7.1

Vordruck 1 von 1 *Imprimé(s) ... / …*

Befehle *Ordres* **1 - 14**

Triebfahrzeugführer Zug – ~~Sperrfahrt~~ – ~~Sperrfahrt~~ Kl – ~~Schiebetriebfahrzeug für~~ Zug – ~~Rangierfahrt~~ 18560.....
Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.

Standort: Signal O..... (km / Signal / Weiche) *(km / signal / aiguille)* in ~~Pgl/Ggl/~~Gl 1, Winden..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) *(numéro, poste / entre le poste et le poste)*
Lieu *voie*

	1	**Sie dürfen** – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren Vous pouvez - *entrer en gare / dans le secteur circulation - circuler au-delà de la bif / jonction*
	1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
	2	**Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in** *Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du*

Signal usw. *signal etc.*	**Bezeichnung / km** *désignation / km*	**Bf** *gare*, **Bft** *secteur circulation*, **Abzw** *bif*, **Üst** *jonction*, **Bk** *poste de block*, **Dkst** *point de protection*

	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
	3	**Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.** *Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation*
	3.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
	8	**Sie müssen** – zwischen Zmst ..... und Zmst ..... *Vous devez vous arrêter entre le poste de* *et le poste de* – im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... **halten vor BÜ** in km ..... *– en gare / secteur circulation / bif / jonction de* *avant le PN au km* / km ..... / km ..... / km ..... / km ..... / km ..... **Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.** *Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.*
	10	**Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart** ..... *Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS*
	10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.*
	11	**Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.** *Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée.* *Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.*
X	12	**Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:** *Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :*

km/h *km/h*	**auf Sicht** *marche à vue*	**im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst** *en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction*	**und Bf / Bft / Abzw / Üst** *et gare / secteur circulation / bif / jonction*	**in / von km / Sig** *du km / signal*	**bis km / Sig** *au km / signal*	**Grund Nr.** *motif n°*
	auf Sicht	**zwischen Bf Winden**	**und Bf Wissembourg**	**von km 37,400**	**bis km 38,000**	**30**
	auf Sicht					
	auf Sicht					

	12.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an ..... *Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à*
	12.2	Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat. *Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.*
	12.3	Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an..... *Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à*
	12.4	PZB – am .....sig ..... – in km ..... – ständig wirksam / unwirksam. *Balise PZB - du signal* *- au km* *- constamment active / inactive.*
	12.6	*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. *seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.*
	12.7	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1. *Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.*
	13	**Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen** ..... **und** ..... **entbunden.** *Vous êtes dispensé de marcher à vue entre* *et*
	14	....

Übermittlungscode (numéro de transmission): .....RWND-0xx.....

Winden, (Ort - *lieu*) .....XX.Xx.XXXX..... , (Datum - *date*) .....XX..... (Uhr - *heure*) .....XX..... (Minuten - *minutes*)

.....Mustermann..... (Fahrdienstleiter – *agent circulation*)

.....Muller, Tf..... , erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) – *reçu (nom, fonction)* bei fmdl. Übermittlung *(en cas de transmission téléphonique)* :
X ZF *(RST)* / ☐ andere *(autre)* .....

.....

6.1 Muster für Befehl Nr.12: „Fahren auf Sicht“ gemäß Punkt 2.7.1 / **6.1** Fac-similé ordre n° 12 : „Marche à vue“ selon art. 2.7.1

Grund Nr. *motif n°*	Anlass für Befehl 12 *motifs de l'ordre 12*	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 *ordre 12, colonne 1 ou 2*
Gleisbelegung, Zugfolge / *occupation de la voie, succession des trains*		
1	Gleis kann besetzt sein / *la voie peut être occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
2	Fahrzeuge im Gleis / *voie occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs / *Circulations engagées sur voie fermée*	auf Sicht / *marche à vue*
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / *réception sur voie en impasse*	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / *réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse particulièrement courte*	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg / *pas de distance de glissement*	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / *dérangement des communications entre postes d'annonce*	auf Sicht / *marche à vue*
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit / *période de fermeture à la circulation*	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren / *train de voyageurs circule exceptionnellement sur une voie réservée aux trains de fret*	40 km/h
Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen / *PN, passages planchéiés, gouttières des voies*		
10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert / *PN insuffisamment protégés*	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / ornières *verglacées et enneigés*	30 km/h
Arbeiten, La / *travaux, LTV*		
20	Bauarbeiten - *Travaux*	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gleis / *portion de voie fermée impraticable*	auf Sicht / marche à vue
22	Zustand nach Bauarbeiten / *Constat de l'infrastructure après travaux*	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt / *personnel du chantier non avisé*	auf Sicht / marche à vue
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La / *réduction de la vitesse inférieure à celle reprise au « La »*	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis / *agents présents dans la voie fermée*	20 km/h und auf Sicht
Mängel an Bahnanlagen / *défauts aux installations*		
30	Mängel am Oberbau / *défaut de la voie*	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) *présomption d'avarie caténaire (également sur voie voisine)*	auf Sicht / marche à vue
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) *présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)*	auf Sicht / marche à vue
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel / *présomption de stalactite dans le tunnel*	auf Sicht / marche à vue
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört / *équipement PZB au sol en dérangement*	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen *enclenchement aiguille / signal en dérangement*	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert *aiguille immobilisée manuellement sans cadenassage.*	5 km/h
37	HOA / FBOA gestört - *DBC / Détecteur de frein(s) serré(s) en dérangement*	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich *Information des voyageurs à quai impossible*	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert *Voyageurs non informés du changement du quai.*	auf Sicht / marche à vue
Besonderheiten am Zug / *particularités au train*		
40	Engstelle für Lü-Sendungen / *gabarit réduit pour transports exceptionnels*	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen *Armement de la voie insuffisant pour véhicules à charge D*	*)
42	Spitzensignal unvollständig / *signalisation d'avant incomplète*	40 km/h
43	Windwarnung / avis *de vents forts*	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / *Vitesse limite autorisée variable*

DB-Befehl deutsch/französisch Variante 1, gültig ab 13.12.2015

6.2 Muster für Befehl Nr. 8: Störung an BÜ außer BÜ 40 gemäß Punkt 6.2.2 / **6.2** Fac-similé ordre n° 8 : Dérangement de PN excepté PN 40 selon art. 6.2.2

Vordruck 1 von 1 *Imprimé(s) ... / …*

Befehle *Ordres* **1 - 14**

Triebfahrzeugführer Zug – ~~Sperrfahrt~~ – ~~Sperrfahrt~~ Kl – ~~Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt~~ 18532.....
Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.

Standort: Signal C1..... (km / Signal / Weiche) *(km / signal / aiguille)* in ~~Rgl/Cgl~~/Gl 1, Wissembourg..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / Von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) *(numéro, poste / entre le poste et le poste)*

Lieu *voie*

	1	**Sie dürfen** – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren Vous pouvez - *entrer en gare / dans le secteur circulation - circuler au-delà de la bif / jonction*
	1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
	2	**Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in** *Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du*

Signal usw. *signal etc.*	**Bezeichnung / km** *désignation / km*	**Bf** *gare*, **Bft** *secteur circulation*, **Abzw** *bif*, **Üst** *jonction*, **Bk** *poste de block*, **Dkst** *point de protection*

	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
	3	**Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.** *Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation*
	3.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
X	8	**Sie müssen** – zwischen Zmst ...Wissembourg..... und Zmst .....Winden..... *Vous devez vous arrêter entre le poste de et le poste de* – im Bf/~~Bft~~ / auf ~~Abzw~~/~~Üst~~ ..... **halten vor BÜ** in km …39,832..... *– en gare / secteur circulation / bif / jonction de avant le PN au km* / ~~km~~ ..... / ~~km~~ ..... / ~~km~~ ..... / ~~km~~ ..... / ~~km~~ ..... **Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.** *Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.*
	10	**Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart** ..... *Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS*
	10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.*
	11	**Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.** *Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée.* *Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.*
	12	**Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:** *Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :*

km/h *km/h*	**auf Sicht** *marche à vue*	**im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst** *en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction*	**und Bf / Bft / Abzw / Üst** *et gare / secteur circulation / bif / jonction*	**in / von km / Sig** *du km / signal*	**bis km / Sig** *au km / signal*	**Grund Nr.** *motif n°*
	auf Sicht					
	auf Sicht					
	auf Sicht					

	12.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an ..... *Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à*
	12.2	Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat. *Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.*
	12.3	Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an..... *Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à*
	12.4	PZB – am .....sig ..... – in km ..... – ständig wirksam / unwirksam. *Balise PZB - du signal - au km - constamment active / inactive.*
	12.6	*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. *seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.*
	12.7	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1. *Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.*
	13	**Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen** ..... **und** ..... **entbunden.** *Vous êtes dispensé de marcher à vue entre et*
	14	....

Übermittlungscode (numéro de transmission): .....RWND-0xx.....

Wissembourg……, (Ort - *lieu*) .....XX.Xx.XXXX..... , (Datum - *date*) .....XX..... (Uhr - *heure*) .....XX..... (Minuten - *minutes*)

.....Mustermann..... (Fahrdienstleiter – *agent circulation*)

.....Muller, Tf..... , erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) – *reçu (nom, fonction)*
bei fmdl. Übermittlung *(en cas de transmission téléphonique)* :
X ZF *(RST)* / ☐ andere *(autre)* .....

6.3 Muster für Befehl Nr. 12 und 14: BÜ 40 gemäß Punkt 6.2.3 – Störungsart b. / 6.3 Fac-similé ordre n° 12 avec n°14 : Dérangement du PN 40 selon art. 6.2.3 – Dérangement b.

Befehle
Ordres
1 - 14

Triebfahrzeugführer Zug – ~~Sperrfahrt~~ – ~~Sperrfahrt~~ Kl –
Schi~~iebetriebfahrzeug für~~ Zug – R~~angierfah~~rt 18532.....
Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.

Standort: Signal C1..... in ~~Rgl/Cgl~~/Gl Winden - Wissembourg.....
(km / Signal / Weiche) (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)
Lieu *(km / signal / aiguille)* *voie* *(numéro, poste / entre le poste et le poste)*

1 **Sie dürfen** – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren
Vous pouvez - *entrer en gare / dans le secteur circulation - circuler au-delà de la bif / jonction*

1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

2 **Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in**
Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du

Signal usw. *signal etc.*	**Bezeichnung / km** *désignation / km*	**Bf** *gare*, **Bft** *secteur circulation*, **Abzw** *bif*, **Üst** *jonction*, **Bk** *poste de block*, **Dkst** *point de protection*

2.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

3 **Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.**
Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation

3.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

8 **Sie müssen** – zwischen Zmst ...Wissembourg..... und Zmst .....Winden.....
Vous devez vous arrêter entre le poste de *et le poste de*

– im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... **halten vor BÜ** in km .....
– en gare / secteur circulation / bif / jonction de *avant le PN au km*

/ km ..... / km ..... / km ..... / km ..... / km .....

Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.
Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.

10 **Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart** .....
Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS

10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.

11 **Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.**
Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée. Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.

12 **Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:**
Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :

km/h *km/h*	**auf Sicht** *marche à vue*	**im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst** *en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction*	**und Bf / Bft / Abzw / Üst** *et gare / secteur circulation / bif / jonction*	**in / von km / Sig** *du km / signal*	**bis km / Sig** *au km / signal*	**Grund Nr.** *motif n°*
	auf Sicht					
	auf Sicht					
	auf Sicht					

12.1 Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an .....
Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à

12.2 Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat.
Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.

12.3 Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an .....
Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à

12.4 PZB – am .....sig ..... – in km ..... – ständig wirksam / unwirksam.
Balise PZB - du signal - au km - constamment active / inactive.

12.6 *) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird.
seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.

12.7 Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1.
Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.

13 **Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen** ..... **und** ..... **entbunden.**
Vous êtes dispensé de marcher à vue entre *et*

X **14** Sie müssen sich vergewissern, dass alle Straßensignale am BÜ 40 funktionieren.

Vor Weiterfahrt müssen Sie eine Zustimmung des Fdl Wissembourg einholen.

Übermittlungscode (numéro de transmission): .....RWND-0xx.....

Wissembourg.....,
(Ort - *lieu*)

..... XX.Xx.XXXX..... , ...XX..... .....XX.....
(Datum - *date*) (Uhr - *heure*) (Minuten - *minutes*)

.....Mustermann.....
(Fahrdienstleiter – *agent circulation*)

.....Muller, Tf..... ,
erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) – *reçu (nom, fonction)*
bei fmdl. Übermittlung *(en cas de transmission téléphonique)* :
X ZF *(RST)* / ☐ andere *(autre)* .....

6.4 Muster für Befehl Nr. 12 und 12.2: BÜ 40 gemäß Punkt 6.2.3 – Störungsart c und d./ **6.4** Fac-similé ordre n° 12 avec n°12.2 : Dérangement du PN 40 selon art. 6.2.3 – Dérangement c et d.

Befehle
Ordres
1 - 14

Triebfahrzeugführer Zug – ~~Sperrfahrt~~ – ~~Sperrfahrt Kl~~ – Schiebetriebfahrzeug ~~für~~ Zug – ~~Rangierfahrt~~ 29763.....
Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.

Standort: km 60,0..... in ~~Rgl/Ggl~~/Gl Winden- Wissembourg.....

Lieu (km / Signal / Weiche) *(km / signal / aiguille)* *voie* (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) *(numéro, poste / entre le poste et le poste)*

1 **Sie dürfen** – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren
Vous pouvez - *entrer en gare / dans le secteur circulation - circuler au-delà de la bif / jonction*

1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

2 **Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in**
Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du

Signal usw. *signal etc.*	**Bezeichnung / km** *désignation / km*	**Bf** *gare*, **Bft** *secteur circulation*, **Abzw** *bif*, **Üst** *jonction*, **Bk** *poste de block*, **Dkst** *point de protection*

2.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

3 **Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.**
Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation

3.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

8 **Sie müssen** – zwischen Zmst ..... und Zmst .....
Vous devez vous arrêter entre le poste de et le poste de

– im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... **halten vor BÜ** in km .....
– en gare / secteur circulation / bif / jonction de avant le PN au km

/ km ..... / km ..... / km ..... / km ..... / km .....

Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.
Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.

10 **Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart** .....
Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS

10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.

11 **Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.**
Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée. Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.

X **12** **Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:**
Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :

km/h *km/h*	**auf Sicht** *marche à vue*	**im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst** *en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction*	**und Bf / Bft / Abzw / Üst** *et gare / secteur circulation / bif / jonction*	**in / von km / Sig** *du km / signal*	**bis km / Sig** *au km / signal*	**Grund Nr.** *motif n°*
20	~~auf Sicht~~	zwischen Bf Winden	und Bf Wissembourg	von Sig C12	bis km 59,0	10
	auf Sicht					
	auf Sicht					

12.1 Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an .....
Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à

12.2 Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat.Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.

12.3 Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an .....
Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à

12.4 PZB – am .....sig ..... – in km ..... – ständig wirksam / unwirksam.
Balise PZB - du signal - au km - constamment active / inactive.

12.6 *) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird.
seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.

12.7 Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1.
Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.

13 **Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen** ..... **und** ..... **entbunden.**
Vous êtes dispensé de marcher à vue entre et

14 .....
.....
.....

Übermittlungscode (numéro de transmission): .....

Wissembourg, (Ort - *lieu*) .....XX.Xx.XXXX..... , (Datum - *date*) .....XX..... (Uhr - *heure*) .....XX..... (Minuten - *minutes*)

.....Mustermann..... (Fahrdienstleiter – *agent circulation*)

.....Muller, Tf..... , erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) – *reçu (nom, fonction)*

.....

bei fmdl. Übermittlung *(en cas de transmission téléphonique)* :
X ZF *(RST)* / ☐ andere *(autre)* .....

6.4 Muster für Befehl Nr. 12 und 12.2: BÜ 40 gemäß Punkt 5.9.2.3 – Störungsart c und d./ **6.4** Fac-similé ordre n° 12 avec 12.2 : Dérangement du PN 40 selon art. 5.9.2.3 – Dérangement c et d.

Grund Nr. *motif n°*	Anlass für Befehl 12 *motifs de l'ordre 12*	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 *ordre 12, colonne 1 ou 2*
Gleisbelegung, Zugfolge / *occupation de la voie, succession des trains*		
1	Gleis kann besetzt sein / *la voie peut être occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
2	Fahrzeuge im Gleis / *voie occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs / *Circulations engagées sur voie fermée*	auf Sicht / *marche à vue*
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / *réception sur voie en impasse*	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / *réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse particulièrement courte*	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg / *pas de distance de glissement*	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / *dérangement des communications entre postes d'annonce*	auf Sicht / *marche à vue*
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit / *période de fermeture à la circulation*	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren / *train de voyageurs circule exceptionnellement sur une voie réservée aux trains de fret*	40 km/h
Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen / *PN, passages planchéiés, gouttières des voies*		
10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert / *PN insuffisamment protégés*	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / ornières *verglacées et enneigés*	30 km/h
Arbeiten, La / *travaux, LTV*		
20	Bauarbeiten - *Travaux*	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gleis / *portion de voie fermée impraticable*	auf Sicht / marche à vue
22	Zustand nach Bauarbeiten / *Constat de l'infrastructure après travaux*	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt / *personnel du chantier non avisé*	auf Sicht / marche à vue
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La / *réduction de la vitesse inférieure à celle reprise au « La »*	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis / *agents présents dans la voie fermée*	20 km/h und auf Sicht
Mängel an Bahnanlagen / *défauts aux installations*		
30	Mängel am Oberbau / *défaut de la voie*	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) *présomption d'avarie caténaire (également sur voie voisine)*	auf Sicht / marche à vue
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) *présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)*	auf Sicht / marche à vue
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel / *présomption de stalactite dans le tunnel*	auf Sicht / marche à vue
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört / *équipement PZB au sol en dérangement*	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen *enclenchement aiguille / signal en dérangement*	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert *aiguille immobilisée manuellement sans cadenassage.*	5 km/h
37	HOA / FBOA gestört - *DBC / Détecteur de frein(s) serré(s) en dérangement*	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich *Information des voyageurs à quai impossible*	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert *Voyageurs non informés du changement du quai.*	auf Sicht / marche à vue
Besonderheiten am Zug / *particularités au train*		
40	Engstelle für Lü-Sendungen / *gabarit réduit pour transports exceptionnels*	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen *Armement de la voie insuffisant pour véhicules à charge D*	*)
42	Spitzensignal unvollständig / *signalisation d'avant incomplète*	40 km/h
43	Windwarnung / avis *de vents forts*	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / *Vitesse limite autorisée variable*

DB-Befehl deutsch/französisch Variante 1, gültig ab 13.12.2015

6.5 Muster für Befehl Nr. 8, 12 und 14: Rückkehr der Sperrfahrt mit liegengebliebenen Zug in den rückgelegenen Bahnhof gemäß Punkt 5.3.2.1 Fall 1.

6.5 Fac-similé ordre n° 8, 12 et 14 : envoi d'un secours par l'arrière - retour à la gare en arrière de la Sperrfahrt avec le train en détresse. Voir art. 5.3.2.1 point 1.

Vordruck 1 von 1 *Imprimé(s) ... / ...*

Befehle *Ordres* **1 - 14**

Triebfahrzeugführer ~~Zug~~ – Sperrfahrt – ~~Sperrfahrt~~ Kl – Schi~~ebetriebfahrzeug für~~ Zug – R~~angierfahr~~t 29763.....
Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.

Standort: km 40,1..... (km / Signal / Weiche) *(km / signal / aiguille)* in ~~Rgl/Ggl/~~Gl Winden - Wissembourg..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) *(numéro, poste / entre le poste et le poste)*
Lieu *voie*

	1	**Sie dürfen** – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren Vous pouvez - *entrer en gare / dans le secteur circulation - circuler au-delà de la bif / jonction*
	1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
	2	**Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in** *Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du*

Signal usw. *signal etc.*	**Bezeichnung / km** *désignation / km*	**Bf** *gare*, **Bft** *secteur circulation*, **Abzw** *bif*, **Üst** *jonction*, **Bk** *poste de block*, **Dkst** *point de protection*

	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
	3	**Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.** *Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation*
	3.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
X	8	**Sie müssen** – zwischen Zmst ...Winden..... und Zmst .....Wissembourg..... *Vous devez vous arrêter entre le poste de et le poste de* – im B~~f/Bft~~ / auf A~~bzw/Üst~~ ..... **halten vor BÜ** in km ...41,152..... *– en gare / secteur circulation / bif / jonction de avant le PN au km* / ~~km~~ ..... / ~~km~~ ..... / ~~km~~ ..... / ~~km~~ ..... / ~~km~~ ..... **Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.** *Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.*
	10	**Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart** ..... *Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS*
	10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.*
	11	**Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.** *Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée.* *Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.*
X	12	**Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:** *Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :*

km/h *km/h*	**auf Sicht** *marche à vue*	**im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst** *en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction*	**und Bf / Bft / Abzw / Üst** *et gare / secteur circulation / bif / jonction*	**in / von km / Sig** *du km / signal*	**bis km / Sig** *au km / signal*	**Grund Nr.** *motif n°*
	auf Sicht	**zwischen Bf Winden**	**und Bf Wissembourg**	**von km 40,1**	**bis km 60,041**	**siehe 14**
	auf Sicht					
	auf Sicht					

	12.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an ..... *Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à*
	12.2	Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat. *Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.*
	12.3	Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an ..... *Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à*
	12.4	PZB – am .....sig ..... – in km ..... – ständig wirksam / unwirksam. *Balise PZB - du signal - au km - constamment active / inactive.*
	12.6	*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. *seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.*
	12.7	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1. *Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.*
	13	**Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen** ..... **und** ..... **entbunden.** *Vous êtes dispensé de marcher à vue entre et*
X	14	Fahren Sie mit dem liegengebliebenen Zug zurück bis zum Einfahrsignal C12 des Bahnhofs Wissembourg und melden Sie sich anschließend beim Fdl.

Übermittlungscode (numéro de transmission): .....RWND-0xx.....

Wissembourg……, (Ort - *lieu*) .....XX.Xx.XXXX..... , (Datum - *date*) .....XX..... (Uhr - *heure*) .....XX..... (Minuten - *minutes*)

.....Mustermann..... (Fahrdienstleiter – *agent circulation*)

.....Muller, Tf..... , erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) – *reçu (nom, fonction)*
bei fmdl. Übermittlung *(en cas de transmission téléphonique)* :
X ZF *(RST)* / ☐ andere *(autre)* .....

.....

6.6 Muster für Befehl Nr. 2: Vorbeifahrt am TLC 7 + C1 + S11 gemäß Punkt 6.2.5
6.6 Fac-similé ordre n° 2 : Franchissement TLC 7 + C1 + S11 selon art. 6.2.5

Vordruck 1 von 1 *Imprimé(s) ... / ...*

Befehle *Ordres* **1 - 14**

Triebfahrzeugführer Zug – ~~Sperrfahrt~~ – ~~Sperrfahrt Kl~~ – ~~Schiebetriebfahrzeug für~~ Zug – ~~Rangierfahrt~~ 123456.....
Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.

Standort: TLC 7 ..... in ~~Rgl/Ggl~~/Gl 1, Wissembourg.....
Lieu (km / Signal / Weiche) *(km / signal / aiguille)* *voie* (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) *(numéro, poste / entre le poste et le poste)*

	1	**Sie dürfen** – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren *Vous pouvez - entrer en gare / dans le secteur circulation - circuler au-delà de la bif / jonction*
	1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
X	2	**Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in** *Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du*

Signal usw. *signal etc.*	Bezeichnung / km *désignation / km*	Bf *gare*, Bft *secteur circulation*, Abzw *bif*, Üst *jonction*, Bk *poste de block*, Dkst *point de protection*
TLC	TLC 7 km 57,363	Bf Wissembourg
C	C 1 km 57,206	Bf Wissembourg
S	S 11 km 60,010	Bf Wissembourg

X	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
	3	**Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.** *Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation*
	3.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».*
	8	**Sie müssen** – zwischen Zmst ..... und Zmst ..... *Vous devez vous arrêter entre le poste de et le poste de* – im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... **halten vor BÜ** in km ..... *– en gare / secteur circulation / bif / jonction de avant le PN au km* / km ..... / km ..... / km ..... / km ..... / km ..... **Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.** *Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.*
	10	**Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart** ..... *Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS*
	10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren. *Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.*
	11	**Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.** *Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée.* *Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.*
	12	**Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:** *Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :*

km/h *km/h*	auf Sicht *marche à vue*	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst *en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction*	und Bf / Bft / Abzw / Üst *et gare / secteur circulation / bif / jonction*	in / von km / Sig *du km / signal*	bis km / Sig *au km / signal*	Grund Nr. *motif n°*
	auf Sicht					
	auf Sicht					
	auf Sicht					

	12.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an ..... *Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à*
	12.2	Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat.Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.
	12.3	Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an ..... *Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à*
	12.4	PZB – am .....sig ..... – in km ..... – ständig wirksam / unwirksam. *Balise PZB - du signal - au km - constamment active / inactive.*
	12.6	*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. *seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.*
	12.7	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1. *Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.*
	13	**Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen** ..... **und** ..... **entbunden.** *Vous êtes dispensé de marcher à vue entre et*
	14	....

Übermittlungscode (numéro de transmission): .....

Wissembourg, (Ort - lieu) .....XX.Xx.XXXX..... , (Datum - date) .....XX..... (Uhr - heure) .....XX..... (Minuten - minutes)

.....Mustermann..... (Fahrdienstleiter – agent circulation)

.....Muller, Tf..... , erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) – reçu (nom, fonction)

Anlage / Annexe 7

ABX Rail Telecom D / F

Winden (Pfalz) - Wissembourg

Version N°	*From*	*Author*
1.0	02.12.2013	Dr. Pospischil, Klein, (Traduction française : P. Meyer)

Sommaire / Contents / Inhaltsübersicht :

1	Exploitation : généralités, données d'infrastructure.	Track-side data	Infrastrukturdaten
2	Exploitation: Interlocuteurs responsable(s) o de l'exploitation de la section frontière. o de la rédaction des consignes frontières.	Contact-Persons for Operations and border line regulations, Responsible Line Manager	Ansprechpartner für die örtliche Betriebsdurchführung und Grenzbetriebsregelungen
3	Maintenance : o responsable(s) de la téléphonie et du radio sol-train	Contact-Person for operational telecom equipment	Ansprechpartner für die betrieblichen Telekommunikationsanlagen
4	Exploitation : (Postes de) o fonction et n° de tél. .	Traffic controllers and Phone numbers	Betriebsführende Stellen und deren Rufnummern
5	Exploitation : o moyens et liens de communication inter-frontalier.	Cross Border Telecommunication	Grenzüberschreitende Tk-Verbindungen
6	Exploitation : o Radio sol-train analogique	Analogue train Radio	Analoger Zugfunk
7	GSM-R : installations.	GSM-R Installations	GSM-R Einrichtungen
8	GSM-R : réseaux et points de commutation.	GSM-R network selection / Switching points	GSM-R Netzwahl / Umschaltpunkte
9	ETCS (-)	ETCS (-)	ETCS (-)
10	GSM-R et IRTN/Basa : numérotation inter-réseau.	Dialling Codes GSM-R and IRTN for calls into the other network	Einwahlnummern GSM-R und IRTN/Basa für Rufe ins andere Netz
11	GSM-R /ETCS : condition d'accès au réseau, bureau d'admission des véhicules.	GSM-R /ETCS as Network Access Criteria, Admission of Rolling Stock	GSM-R /ETCS als Netzzugangskriterium, Zulassung von Fahrzeugen
-	GSM-R : lignes et couverture réseau.	Maps of the line and GSM-R coverage	Streckenkarten und GSM-R Ausleuchtung

N° . de l'Item :		RFF/SNCF (F)	DB Netz (D)	Thema
1	**Donnés d'infrastructure**			**Infrastrukturdaten**
1.1	Gare frontière de	**Wissembourg** km 57.637 (F)	**Winden (Pfalz)** km 31,025 (D)	Grenzbahnhof in
1.2	Limites de la section frontière.	Km 60,026 (F) = Km 44,618 (D)	Km 44,618 (D) = Km 60,026 (F)	Bahn-Verwaltungs-grenze in
1.3	Etendue de la section frontière.	2,389 km	13,593 km	Länge Grenzstrecke
1.4	Vitesse maximale de la section frontière [km/h]	80	100	Max zul V [km/h]
1.5	Gare de changement des circulations monomodales.	Wissembourg (Ligne non électrifiée)	- (Strecke nicht elektrifiziert)	Systemwechselbahnhof

No.	Item	RFF/SNCF (F)	DB Netz (D)	Thema
2.	**Exploitation : Interlocuteurs responsable(s)** o **de l'exploitation de la section frontière.** o **de la rédaction des consignes frontières.**		**Ansprechpartner für die örtliche Betriebsdurchführung und Grenzbetriebsregelungen**	
2.1	*Head of regional operations*			
	Dirigeant de l'Unité Operationelle	SNCF EIC Alsace UO Circulation Saverne	I.NVR-SW-R PFZ(B) Regionalnetz Pfalz	**Leiter Betriebs durchführung in der Region**
	Téléphone (UIC):	[9033]*788-901	[0049]* (9)7360-375	Telefon (Basa)
	Téléphone (public)	+33(0)388 018-901	+49 (0)6321 851-375	Telefon (Telekom)
2.2	*Operating methods and border line regulations*			
	Méthodes d'exploitation et consigne frontière.	SNCF EIC Alsace Pôle Sécurité	I.NVR-SW-R PFZ (B) Regionalnetz Pfalz, Neustadt (Weinstraße)	**Betriebsverfahren, Grenzbetriebs-regelungen**
	Téléphone (UIC):	[9033]*781-437	[0049]*(9)7360-376	Telefon (Basa)
	Téléphone (public)	+33(0)388 754-437	+49 (0)6321 851-376	Telefon (Telekom)
2.3	*Responsible Line manager local operations*			
	Dirigeant « Exploitation » du site	SNCF EIC Alsace , DPx Haguenau	I.NVR-SW-R PFZ (B) Regionalnetz Pfalz, Neustadt (Weinstraße)	**Bezirksleiter Betrieb**
	Téléphone (UIC):	[9033]* 78 52-51	[0049]*(9)7360-392	Telefon (Basa)
	Téléphone (public)	+33(0)38805 40-51	+49 (0)6321 851-392	Telefon (Telekom)

No.	Item	RFF/SNCF (F)	DB Netz (D)	Thema
3	**Maintenance : Interlocuteurs responsables** o **de la maintenance téléphonie et du radio sol-train**		**Ansprechpartner für die betrieblichen Telekommunikationsanlagen**	
3.1	*Responsible for railway telecom equipment*			
	Dirigeant « Télécom » (secteur CRIR)	SNCF Agence de Services Télécom et Informatique (ASTI)	I.NP-SW-D-KAR(IL) Produktionsdurch-führung Karlsruhe	**Bezirksleiter Telekommunikation**
	Téléphone (UIC):	[9033]* 78 13 65	[0049]*(9)72-4853	Telefon (Basa)
	Téléphone (public)	+33(0)388 75 43 65	+49 (0)721 938-4853	Telefon (Telekom)

*) L'interconnection, via UIC-IRTN, entre RPIS (F) et BASA (D) n'est pas opérationnelle à l'heure actuelle.
Die Verbindung über UIC-IRTN zwischen der BASA (D) und RPIS (F) ist derzeit nicht verfügbar.

No.	Item	RFF/SNCF (F)	DB Netz (D)	Thema
4	**Exploitation (Postes de): fonction et n° de tél. des interlocuteurs.**		**Betriebsführende Stellen und deren Rufnummern**	
4.0	*Primary Traffic Controller*			
	Régulateur	COGC AL	BZ Karlsruhe Streckendisponent 2	**Betriebszentrale Zugdisponent** Standort
	Téléphone (UIC):	[9033]*781 391	[0049]*(9)72-7950	Telefon (Basa)
	Téléphone (public)	+33 (0)388754 391	+49 (0)721 938-7950	Telefon (Telekom)
	GSM-R (D) LDA	-	1200	GSM-R (D) LDA
	GSM-R (F) LDA	n.a.	n.a	GSM-R (F) LDA
	GSM-R CT 7	-	(900 049)76 0201 01	GSM-R CT 7
	GSM-R CT 9	-	(+49 1835) 9916 25012	GSM-R CT 9
4.1	*Secondary Traffic Controller*			
	Agent circulation Gare / Poste.	AC Wissembourg Poste 1	Fdl Winden (Pf) Stw „Wf“	**Fahrdienstleiter** Bahnhof / Standort
	Téléphone (UIC):	[9033]* 78 - 5229	[0049]* (9)7363-44	Telefon (Basa)
	Téléphone (public)	+33 (0)388 54 84 63	+49 (0)6349 9621-44	Telefon (Telekom)
	GSM-R (D) LDA	1300	1300	GSM-R (D) LDA
	GSM-R (F) LDA	n.a.	n.a	GSM-R (F) LDA
	GSM-R (D) CT 7	(900 049)76 0164 02	(900 049)76 6209 02	GSM-R CT 7
	GSM-R (D) CT 8 (OPH)	(+49 1835) 8463531	n.v.	GSM-R CT 8 (OPH)
	GSM-R (D) CT 9 (pupitre de gare)	n.a.	(+49 1835) 9916 27007	GSM-R CT 9 (GeFo)
4.1.1	Zone d'alerte radio **299** : REC est capté par des cellules actives (CoO)	GCA 60867: CI 7300 und 7304 von/du km 32,0 (D) bis / jusqu'à Wissembourg km 57,6 (F) Streckenende / Fin de la ligne		Notrufbereich **299** REC wird empfangen aus den aktiven Zellen(CoO)
	REC est émis aux cellules passives (non CoO) jusqu'à :	-	CI 0339 und 7373 von km 30,0 bis km 32,0 (Strecke 3433) sowie bis Bad Bergzabern (Str. 3442) und nach Kandel bis km 8,5 (Str. 3443)	REC wird zusätzlich gesendet in passive Zellen bis nach
4.1.2	Zones opérationnelles relevant de l'AC (si divergence avec 4.1.1)	Du km 44,602 (D) = km 60,012 (F) Signal C 12	Von km 30,127 (D) ESig B Winden (Strecke 3433)	Zuständigkeitsbereich Fdl (falls von 4.1.1 abweichend)
		Au km 57,6 (F) Heurtoir/ Fin de la ligne	Bis km 44,602 (D) = km 60,012 (F) ESig C 12 Wissembourg	

*) L'interconnection, via UIC-IRTN, entre RPIS (F) et BASA (D) n'est pas opérationnelle à l'heure actuelle.
Die Verbindung über UIC-IRTN zwischen der BASA (D) und RPIS (F) ist derzeit nicht verfügbar.

No.	Item	RFF/SNCF (F)	DB Netz (D)	Thema
4.2	**Autres lieux opérationnels**	*Further enclosed operating points*		**Weitere Betriebsstellen**
4.2.1	**Poste d'aiguillage**	-	Winden Stw „Wn“	**Weichenwärter**
	GSM-R CT 7	-	(900 049)76 6203 21	GSM-R CT 7
	GSM-R CT 9	-	(+49 1835) 9916 31948	GSM-R CT 9
4.2.2	**Garde-barrières (PN)**	-	--	**Schrankenwärter**
4.2.3	Autres	-	-	Sonstige Stellen
4.2.4	**Régulateur Sous-Station**	Ligne non électrifiée	Grenzstrecke ist nicht elektrifiziert	**Bahnstrom / Zes**

No.	Item	RFF/SNCF (F)	DB Netz (D)	Thema
5	**Exploitation / Maintenance: moyens et liens de télécommunication transfrontalières.**		**Grenzüberschreitende Tk-Verbindungen**	
5.1	Communication entre AC frontaliers / voisins	• Ligne directe vers Winden ; • RPIS (UIC IRTN)*) • GSM-R	• Fs RWND–XFWBG • Basa (UIC IRTN)*) • GSM-R	Verbindung zum Fdl Nachbarbahn via
5.2	Système / Ligne de secours	Télécom	Telekom	Rückfallsystem
5.3	Localisation de l'enregistreur de communication	N/A	für Fs kein Sprachspeicher	Standort Sprachspeicher
No.	**Item**	**RFF/SNCF (F)**	**DB Netz (D)**	**Thema**
6	**Radio analogique**	**N/A**	War nur im Bereich des Bf Winden vorhanden / **ab IBN GSM-R außer Betrieb**	**Analoger Zugfunk**
6.1	Radio Sol Train	-	-	Zugfunk
6.7	Canal radio local	-	-	Ortskanal
6.8	Canal radio manoeuvres		-	Rangierfunk
6.9	Canal radio pour locomotives de pousse	-	-	Schiebekanal

*) L'interconnection, via UIC-IRTN, entre RPIS (F) et BASA (D) n'est pas opérationnelle à l'heure actuelle.
Die Verbindung über UIC-IRTN zwischen der BASA (D) und RPIS (F) ist derzeit nicht verfügbar.

No.	Item	RFF/SNCF (F)	DB Netz (D)	Thema
7	**GSM-R Installations**	**Phase 1D: (Phase 2 pas prévue):**	**Phase 1D: in Betrieb April 2012**	**GSM-R Einrichtungen**
7.1	Pupitre de l'AC	OPH TigR 350	Dicora-S	Terminal beim Fdl
7.2	Position de la BTS	→	a) Schweighofen Km 43,610 (D) b) Weillerhof km 37,172 (D)	BTS Standort
7.3	N° de la cellule (CI)	→	a) 07300 b) 07304	Funkzelle No. (CI)
7.4	Fréquences BCCH	→	a) CH 969 b) CH 963	Frequenzen BCCH
7.5.1	Couverture transfrontalière de la dernière BTS jusqu'à	Wissembourg km 57 (F)	-	Ausleuchtung (IST) grenzüberschreitend von der Nachbar BTS bis
7.5.2	Longueur de la section ayant une double couverture (sur le territoire)	-	-	Abschnitt (IST) mit doppelter Ausleuchtung (im eigenen Netz)
7.6.1	Localisation du MSC	-	Stuttgart	MSC Standort
7.6.2	MSC type Anchor / Relais		Anchor	Typ Anchor / Relay
7.7	Enregistrement des appels / le suivi des appels enregistrés est possible en s'adressant vers	→	DB Systel NOC Stuttgart, abrufbar über DB Netz RB Südwest in Karlsruhe	Sprachaufzeichnung abrufbar bei
7.8.1	Autres AC dans la même cellule	→	Fdl Wissembourg	Andere Fdl in der gleichen Funkzelle
7.8.2	AC responsable GSM-R <1300>	→	Fdl Winden (Pfalz)	Funktechnisch zuständiger Fdl GSM-R <1300>

No.	Item	RFF/SNCF (F)	DB Netz (D)	Thema
8.	**GSM-R : réseau et points de commutation.**	**Dans le sens Wissembourg**	**in Richtung Winden**	**GSM-R Netzeinwahl**
8.1	**Phase de migration No. 1**			**Migrationsstufe 1**
8.1.1	Dernier point singulier	(Sans pertinence vu qu'il n'y a pas de changement de réseau)	(Hier ohne Belang, da keine Netz-Umschaltung stattfindet)	Letzter maßgebend. Betriebspunkt
8.1.2	Premier point singulier			Erster maßgebender Betriebspunkt
8.1.3	Vitesse Max [km/h]			maßgebende An-rückgeschwindigkeit
8.1.4	Distance de freinage (distance de couverture des obstacles)			Bremsweg
8.1.5	Zone de sélection du réseau GSM-R	-	Wissembourg	Bereich für Einwahl GSM-R
8.1.6	**Endroit de commutation GSM-R (D)** **Phase de migration No.1**	~ Km 57,637 (F) Wissembourg. Dans la gare à l'arrêt habituel pour tous les trains venant ou partant vers Winden / im Bahnhof am gewöhnlichen Halteplatz für alle Züge von und nach Winden		**Einschaltpunkt GSM-R (D) (Migrationsstufe 1)**
8.1.7	Emplacement des pancartes Phase 1	-	-	Hinweistafeln Migrationsstufe 1
8.1.8	Etendue de la couverture transfrontalière de la dernière BTS jusqu'à	Km 56 (F)	-	Ausleuchtung (SOLL) grenzüberschreitend von der Nachbar BTS bis
8.2	**Phase de migration No. 2ff.**	Non prévu pour le moment	Derzeit nicht absehbar	**Migrationsstufe 2ff.**
No.	**Item**	**RFF/SNCF (F)**	**DB Netz (D)**	**Thema**
9	**ETCS**	**n.a.**	**n.a.**	**ETCS**

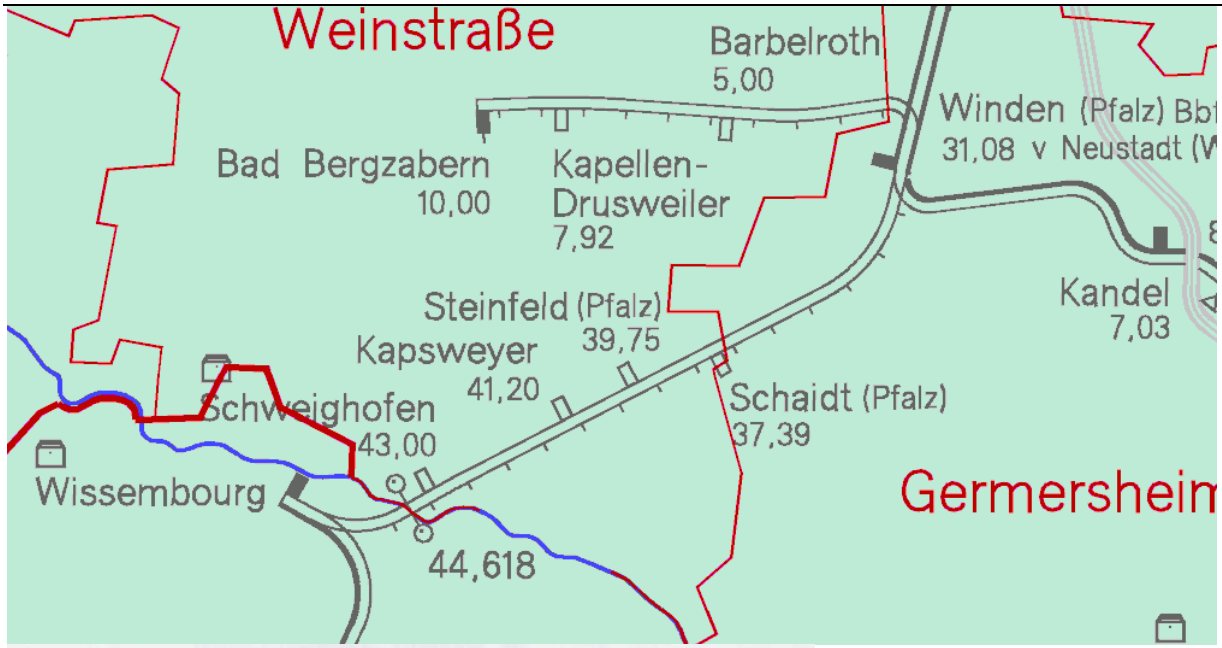
No.	Item	RFF/SNCF (F)	DB Netz (D)	Thema
10	**Appels inter-réseau : numérotation GSM-R et IRTN/Basa.**		**Einwahlnummern GSM-R und IRTN/Basa für Rufe ins andere Netz**	
To/ Vers/ Nach→ ↓ From/ De/ Von	**NRTN (F)**	**GSM-R (F)**	**NRTN (D)**	**GSM-R (D)**
NRTN (F)/ RPIS		n.a.**)	0049 ee(ee) nnn(nn) *)	n.a.**)
GSM-R (F)	n.a.**)		900 049 901 9ee(ee) nnn(nn)	900 049 c xxxxxx(xx)
NRTN (D)/ Basa	9033 ee nnnnn *)	900 033 c xxxxx		901 c xxxxxx(xx)
GSM-R (D)	n.a.**)	900 033 c xxxxxx(xx)	901 9ee(ee) nnn(nn)	
PSTN / PLMN / public number +)	+33 aa(aa) bbb(b) nnn(nn)	+33 669 8 xxxxxx	+49 aa(aa) bbb(b) nnn(nn)	+49 1835 c xxxxxx(xx)

a = PSTN / PLMN local area/town code
b = PSTN local company number (not standardised)
c = GSM-R Call Type according to EIRENE
e = NRTN Town/Areacode according to ERNST database (between 1 and 4 digits)
--> http://ernst.uic.asso.fr/fromtotowns.php
n = NRTN subscriber number (between 3 and 5 digits)
+) = according to the E.164 numbering scheme
*) = IRTN interconnection between (D) and (F) currently not available
**)= interconnection between RPIS/NRTN (F) and GSM-R (F) currently not available

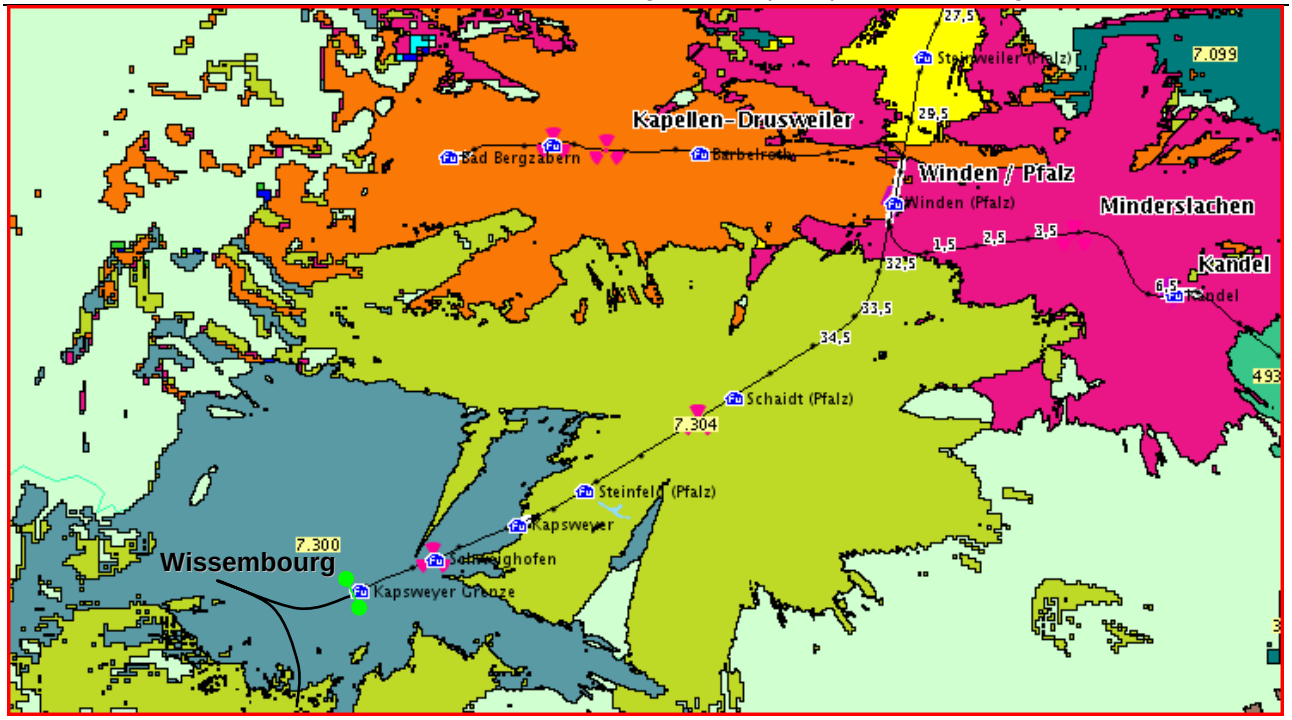
No.	Item	RFF/SNCF (F)	DB Netz (D)	Thema
11	**Admission des véhicules / des radios de cabine GSM-R**	Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer F-92055 La Défense	EBA Eisenbahn-Bundesamt D-53018 Bonn	**Zulassung Fahrzeuge / GSM-R Fahrzeuggeräte**

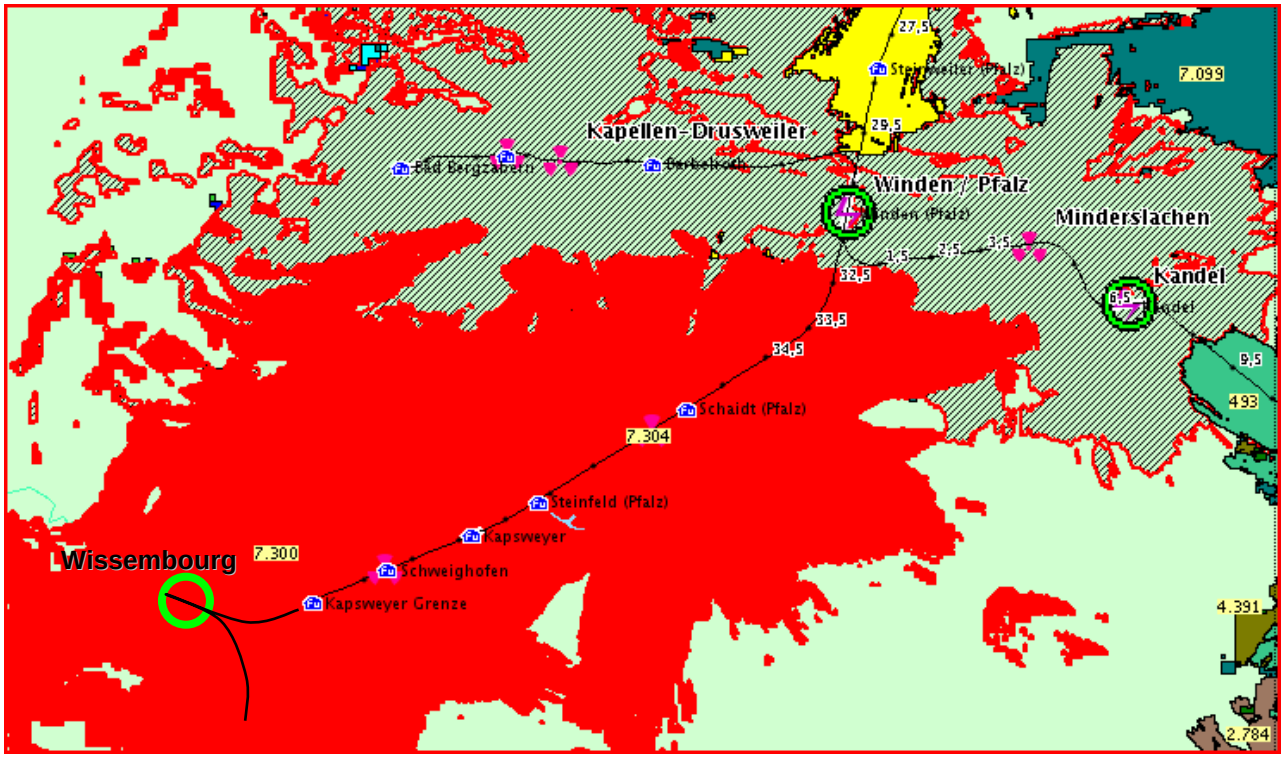
La radio GSM-R constitue, sur la section frontière, un moyen d'accès technique au réseau DB.
Le radio sol train analogique ne doit être plus utilisé pour la communication avec les postes d'exploitation de DB Netz AG, sur les lignes équipées en mode digital.

GSM-R ist auf dieser Grenzbetriebsstrecke ein technisches Netzzugangskriterium.
Der analoge Zugfunk darf auf digital betriebenen Strecken nicht mehr für die Kommunikation mit den betriebsleitenden Stellen der DB Netz AG verwendet werden.


Weinstraße
Barbelroth
5,00
Winden (Pfalz) Bbf
31,08 v Neustadt (W
Bad Bergzabern
10,00
Kapellen-
Drusweiler
7,92
Kandel
7,03
Steinfeld (Pfalz)
39,75
Kapsweyer
41,20
Schweighofen
43,00
Schaidt (Pfalz)
37,39
Wissembourg
Germersheim
44,618

Ludwigshafen
Wissembourg
Riedseltz
Lauterbourg
Hunspach
Mothern
Niederbronn les B.
Soultz
Hoffen
Münchhausen
Reichshoffen
Hoelschloch
Seltz
Beinheim
Walbourg
Rastatt
Roeschwoog
Roppenheim
Haguenau
Rountzenheim
Sessenheim
Oberhfn
Marlenthal
Mommenheim
Drusenheim
Bischwiller
Herrlisheim
Brumath
Kurtzenh.
Weyers.
Gambsheim
Hoerdt
Kilstett
Wantzenhau
Bischheim
STRASBOURG
Karlsruhe
Kehl
Stg Neudorf





Zone d'alerte radio / Notrufbereich REC <299> im GSM-R (D):

Cells of Origin (CoO) : Aktive Funkzellen des örtlichen Notrufbereiches, in denen ein Notruf von mobilen Teilnehmern auslösbar und empfangbar ist.
Cellules origines : zone d'action des cellules actives permettant de recevoir et de déclencher une alerte depuis le mobile.

Cells of no origin (no CoO): Passive Funkzellen, in denen der Notruf aus dem oben dargestellten Notrufbereich auch noch empfangen wird.
Cellules non origine : cellule passive permettant de recevoir les appels d'urgence des cellules actives reprises ci-dessus.

Fahrdienstleiter (ortsfest / mobil), die einen Notruf aus dem dargestellten Bereich empfangen.
AC recevant l'appel d'urgence de la zone d'alerte marquée.

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsame Regelung haben:

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

und

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

2 Gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke

siehe folgende Seiten

Direction de la Circulation Ferroviaire EIC Lorraine 14, Viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex	Direction des Opérations 92, Avenue de France F-75648 Paris Cedex 13	DB Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken

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 01.09.2013

Applicable à partir du 01/09/2013

EIC LOR DC 00076

Geschäftsführende Stellen
Services dirigeants responsables

DB Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken	(abgekürzt DB Netz) (abréviation DB Netz)

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	Betriebsverfahren	**Etablissement public de sécurité ferroviaire**	EPSF
RB Südwest	Eisenbahnbetriebsleiter Fahrplan/Kundenmanagement Koordination Betrieb/Bau BZ Karlsruhe	**SNCF Réseau**	DSSR, DCF, IOS, BTE, PIPR
Produktions-durchführung Saarbrücken	Instandhaltung Betrieb	**DSEM**	CORINT
DB Energie		**EIC Lorraine**	Pôle Sécurité COGC (2 ex) BHR UO Infra Metz-Sablon Gare de Sarreguemines (Poste 1, Dirigeant Circulation)
Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im grenzüberschreitenden Verkehr mit der SNCF		**Infrapôle Lorraine**	Pôle QS
Eisenbahn-Bundesamt (EBA)		**Entreprises ferroviaires :** EF abonnées	
EVU, die die Strecke befahren			

Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Eingearbeitet (Nz.)
1	Neue Befehle	13.12.2015		

Rectificatifs

Version	Date
1 Version 2	13.12.2015

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

Saarbrücken,den 21.06.13

gez. i.V. Herrmann

gez. i.A. Königstein

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

Nancy, le 16.05.13

gez. Fréderic Horny

Réseau Ferré de France
(RFF)
Direction des Opérations
92, Avenue de France
F-75648 Paris Cedex 13

Paris, le 12.06.13

gez.

Inhaltsverzeichnis/Sommaire

Kapitel I. Allgemeines 7
CHAPITRE I : GENERALITES 41
Abschnitt 11 – Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung 7
Article 11 – Documents abrogés ; date d'application de la consigne commune 41
Abschnitt 12 – Inhalt 7
Article 12 – Objet, principes 41
Abschnitt 13 – Sprachregelung 7
Article 13 – Langue à employer 41
Abschnitt 14 – Änderung von Regelungen 8
Article 14 – Modifications aux textes réglementaires 42

Kapitel II. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler 9
CHAPITRE II : PRINCIPES D'EXPLOITATION ET INSTALLATIONS DE LA SECTION FRONTIERE SARREGUEMINES - HANWEILER 43
Abschnitt 21 – Definition der Grenzstrecke 9
Article 21 – Définition de la section frontière 43
Abschnitt 22 – Betriebsführung auf der Grenzstrecke 9
Article 22 – Régime d'exploitation et service de la circulation 43
Abschnitt 23 – Zugsicherungssysteme 9
Article 23 – Systèmes de sécurité embarqué 43
Abschnitt 24 – Kommunikationseinrichtungen 10
Article 24 – Installations de télécommunication 44
Abschnitt 25 –Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke 11
Article 25 – Cantonnement des trains sur la section frontière 45
Abschnitt 26 – Elektrischer Zugbetrieb 11
Article 26 – Installations de traction électrique 45
Abschnitt 27 – Bahnübergänge (BÜ). 11
Article 27 – Passages à Niveau (PN) 45
Abschnitt 28 – Änderung von technischen Einrichtungen 12
Article 28 – Modifications des installations 47
Abschnitt 29 – Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten 13
Article 29 – Installations de limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires 47

Kapitel III. Trassenmanagement 16
CHAPITRE III : GESTION DE LA CAPACITE 50
Abschnitt 31 – Grundsätze 16
Article 31 – Principes 50
Abschnitt 32 – Trassenanmeldung 16
Article 32 – Demande de sillons 50
Abschnitt 33 – Änderung und Streichung von Trassen 16
Article 33 – Modification et suppression de sillons 50
Abschnitt 34 – Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke 17
Article 34 – Fourniture des documents pour l'élaboration des horaires sur la section frontière 51

Kapitel IV. Regelungen für die Züge 18
CHAPITRE IV : PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS 52
Abschnitt 41 Anzuwendende Regelungen bezüglich Zugbildung und Bremsen 18
Article 41 – Prescriptions à appliquer concernant la composition et le freinage 52
Abschnitt 42 – Schlusssignale an Zügen 18
Article 42 – La signalisation d'arrière des trains 52
Abschnitt 43 – Zulässige Geschwindigkeit 18
Article 43 – Vitesse limite 52
Abschnitt 44 – Einstellen von Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit 18
Article 44 – Incorporation de véhicules inaptes à la vitesse maximale du train 52
Abschnitt 45 – Beförderung gefährlicher Güter 18
Article 45 – Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses 52
Abschnitt 46 – Ausfall von Zügen 18
Article 46 – Suppression de trains 52

Abschnitt 47 – Fahrten, bei denen das zuverlässige Funktionieren der Gleisfreimeldeanlagen nicht sichergestellt ist 19
Article 47 – Circulations susceptibles de ne pas assurer le bon fonctionnement du circuit de voie ..52

Kapitel V. Fahrdienst auf den Betriebsstellen 20
CHAPITRE V : CIRCULATION DES TRAINS 54
Abschnitt 50 – Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern 20
Article 50 – Communications entre les AC 54
Abschnitt 51 – Durchführung der Zugmeldungen 20
Article 51 – Conditions d'annonce des trains 54
Abschnitt 52 – Schriftliche Befehle 21
Article 52 – Ordres écrits. Bulletins 55
Abschnitt 53 – Gefährliche Ereignisse 21
Article 53 – Incidents - Situations dangereuses 55
Abschnitt 54 – Hilfeleistung, ...22
Article 54 – Secours 56
Abschnitt 55 – Gleissperrung 27
Article 55 – Fermeture de la voie 61
Abschnitt 56 – Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl 27
Article 56 – Dérangement total des moyens de communication entre les AC 62
Abschnitt 57 – Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz 27
Article 57 – Dérangement des installations de sécurité ou de radio embarquées 62
Abschnitt 58 – Rückmelden 28
Article 58 – Avis d'arrivée 62
Abschnitt 59 – Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke 28
Article 59 – Dérangement des installations techniques de la section frontière 62

Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporte (aT) 34
CHAPITRE VI : TRANSPORTS EXCEPTIONNELS 68
Abschnitt 61 – Grundsätze 34
Article 61 – Principes 68
Abschnitt 62 – Zweisprachiger Vordruck 34
Article 62 – Imprimé spécifique bilingue 68
Abschnitt 63 – Einstellungsgenehmigung für aT 35
Article 63 – Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels 69
Abschnitt 64 – Anbieten und Annehmen von aT 35
Article 64 – Offre et acceptation des transports exceptionnels 69

Kapitel VII. Rangieren 36
CHAPITRE VII : MANOEUVRES 70
Abschnitt 71 – Grundsätze 36
Article 71 – Principes 70
Abschnitt 72 – Rangieren über das Signal GA 8 des Bahnhofs Sarreguemines hinaus bis zur Grenze 36
Article 72 – Manœuvres au delà du GA 8 de la gare de Sarreguemines jusqu'à la frontière 70
Abschnitt 73 – Rangieren über das Ausfahrsignal N 1 des Bahnhofs Hanweiler hinaus bis zur Grenze 36
Article 73 – Manœuvres au delà du signal de sortie N 1 de la gare de Hanweiler jusqu'à la frontière 70

Kapitel VIII. Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen und Arbeiten an diesen Anlagen 37
CHAPITRE VIII : ENTRETIEN PREVENTIF ET CURATIF DES INSTALLATIONS FIXES ET TRAVAUX SUR CES INSTALLATIONS 71
Abschnitt 81 – Grundsätze 37
Article 81 – Principes 71
Abschnitt 82 – Arbeiten auf deutschem Gebiet 38
Article 82 – Travaux sur le territoire allemand 72
Abschnitt 83 – Arbeiten auf französischem Gebiet 39
Article 83 – Travaux sur le territoire français 73
Abschnitt 84 – Sperrfahrten bei Arbeiten 40
Article 84 – Circulation à voie fermée pour travaux 74

Anlagen / Annexes

1	Übersichtsplan über die Grenzstrecke Plan de la section frontière	75
2	Plan der KVB/PZB-Balisen Schema des balises KVB/PZB	76
3a	Befehl DB (deutsch/französisch) Ordre DB (allemand/français)	77
3b	Befehl (zweisprachig) der SNCF Bulletin (bilingue) de la SNCF	80
4	Vordruck „Anforderung von Hilfe“ Demande de secours	81
5	Vordruck „Reihenfolge der Züge“ Tableau „Succession des trains“	85
6	GSM-R	86
7	Glossar Glossaire	89

Kapitel I. Allgemeines

Abschnitt 11 – Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die deutsche Ausgabe vom 01.10.1997 und die „consigne d'établissement" (CE S0 n°1/53) vom 21.07.2003, gültig ab 22.09.2003. Sie tritt am 01.09.2013 in Kraft.

Abschnitt 12 – Inhalt

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

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

- durch die SNCF (im Auftrag von RFF) für den französischen Teil der Grenzstrecke, der in km 1,043 (SNCF) bzw. km 16,933 (DB Netz) endet.

Es ist grundsätzlich das französische Regelwerk anzuwenden.

- durch DB Netz für den deutschen Teil der Grenzstrecke, der in km 16,933 (DB Netz) bzw. km 1,043 (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 sind in dieser Regelung enthalten.

(2) Soweit in dieser gemeinsamen Regelung keine besonderen Regelungen getroffen sind, sind durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zugangsbedingungen der DB Netz 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.

Abschnitt 13 – 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) <u>Die Betriebssprache zwischen EIU und EVU ist die Landessprache des jeweiligen Grenzstreckenabschnitts.</u>

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) Lorraine und der Betriebszentrale (BZ) Karlsruhe bzw. der Fahrplanabteilung werden auf Deutsch oder Französisch abgewickelt. DB Netz und SNCF Infra 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.

Abschnitt 14 – Änderung von Regelungen

(1) Diese gemeinsame Regelung wird von DB Netz und dem EIC Lorraine herausgegeben. Sie wird für den Bereich des französischen Netzes von der „Direction de la Sécurité du Réseau“ der RFF geprüft und vom „Directeur Général Adjoint Opérations“ bestätigt. Jede Änderung muss im Voraus zwischen DB Netz, RFF und dem EIC Lorraine 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 Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 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.

Kapitel II. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler

Abschnitt 21 – Definition der Grenzstrecke

(1) Die Staatsgrenze befindet sich in km 1,043 (RFF/SNCF) bzw. km 16,933 (DB Netz) 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.

Abschnitt 22 – 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) 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 Netz verantwortlich für alle sicherheitsrelevanten Handlungen im Rahmen der Durchführung des Eisenbahnbetriebs.

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

(4) Auf der Grenzstrecke ist zeitweise Arbeitsruhe; sie wird bei der Aufstellung des Fahrplans zwischen RFF und DB Netz vereinbart. Geplante Änderungen der Arbeitsruhe (auch Feiertagsregelungen der beiden Länder) sind acht Kalendertage vorher zwischen DB Netz und dem EIC Lorraine zu vereinbaren.

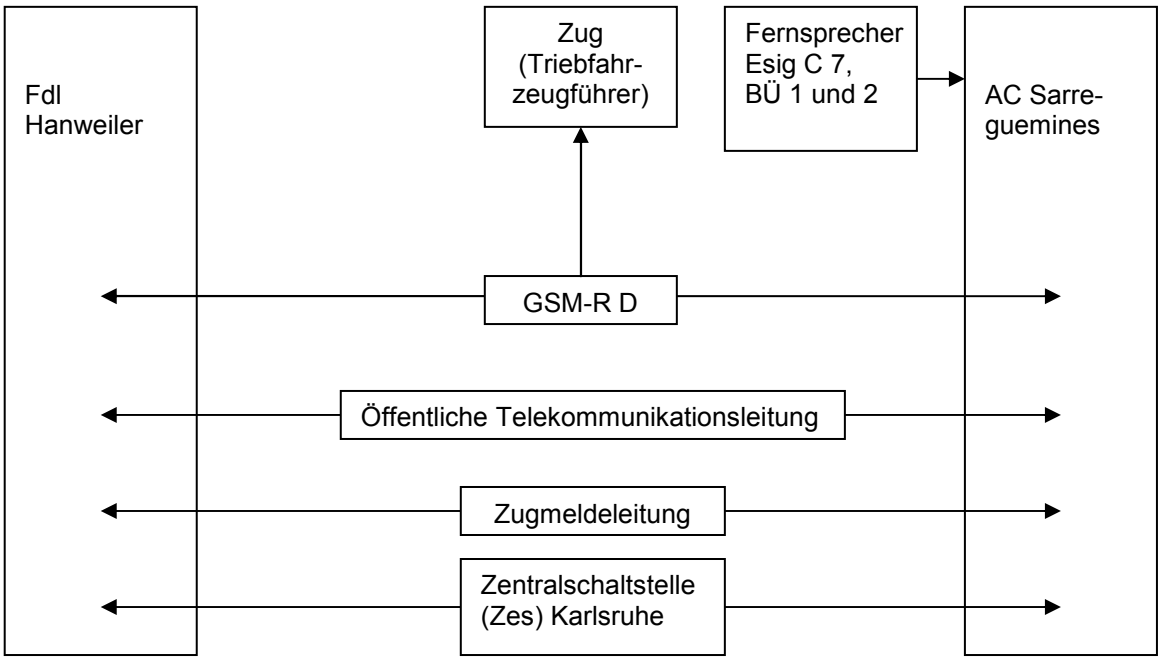
Abschnitt 23 – Zugsicherungssysteme

Die Grenzstrecke ist mit den Systemen KVB und PZB ausgestattet und verfügt über eine Systemumschaltung PZB/KVB (Contrôle de vitesse par balises).
Die Umschaltpunkte sind in Anlage 2 dargestellt.
Die Signale C 7, C 20 und C 28 des Bf Sarreguemines sind mit dem PZB-System (DB) ausgestattet.
Die Signale C 20, C 22, C 24 und C 28 sind mit dem System DAAT (SNCF) ausgestattet.

Abschnitt 24 – 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 Netz 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 (SGTC SNCF), stellt DB Netz 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 Netz, dessen Nutzungsbedingungen in Anlage 6 enthalten sind.

Abschnitt 25 – 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 Ausfahrsignalen Sarreguemines (Carré-Signale 22, 24, 28 und Carré violet 20) bis zum Einfahrsignal F Hanweiler
- Selbstblock der DB in Richtung Hanweiler – Sarreguemines vom Ausfahrsignal N 1 Hanweiler bis zum Einfahrsignal C 7 Sarreguemines

Abschnitt 26 – 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 El 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 Lorraine vom 23.07.2012 geregelt.

Abschnitt 27 – 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 Netz.

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. 14 mit folgendem Wortlaut zu erteilen ist:
*
* „Halten Sie vor BÜ Nr. ... in km…
*
* Überprüfen Sie, ob alle Lichtzeichen des BÜ normal funktionieren.
B 1 *
* 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

B 1 * **Befehl 12** der DB (Anlage 3a), **Grund Nr. 10** mit der Weisung, den/die BÜ mit höchstens 20 km/h zu befahren

<u>in der Fahrtrichtung Hanweiler – Sarreguemines</u>

- für BÜ 1 von km 1,041 bis 0,641
- für BÜ 2 von km 16,759 (DB) bis 0,817

<u>in der Fahrtrichtung Sarreguemines – Hanweiler</u>

- für BÜ 1 von km 0,241 bis 0,641
- für BÜ 2 von km 0,417 bis 0,817

B 1 * **und Befehl 12.2.**

* (3) Wenn der Fdl Hanweiler Zugfahrten in Richtung Sarreguemines ohne Hauptsignal zulässt, muss
B 1 * dem Zug Befehl 12, Grund Nr. 10 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.

Abschnitt 28 – 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 Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken	Direction Régionale SNCF Lorraine Etablissement Infra Circulation Lorraine 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 Infra mittels FLASH („Fiche Ligne Avis Signalisation Hebdomadaire“)
- für den deutschen Teil der Grenzstrecke durch DB Netz 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.

Abschnitt 29 – 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 Infra mittels FLASH („Fiche Ligne Avis Signalisation Hebdomadaire“)
- für den deutschen Teil der Grenzstrecke durch DB Netz 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 (FLASH und La) aufgenommen.

29.1 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 Netz an SNCF INFRA

Spätestens am Dienstag in der Woche vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

SNCF INFRA an DB Netz

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 Netz dem Fdl Hanweiler umgehend mitzuteilen, der den Fdl Sarreguemines mit folgendem Wortlaut verständigt:

B 1 * **„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines:**
Erteilen Sie Befehl 12 für Langsamfahrstelle mit … km/h von km … bis km …“

Fdl Sarreguemines informiert das COGC Lorraine.

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

„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:
B 1 * **Erteilen Sie Befehl 12 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 FLASH/La unterrichtet sind, müssen folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet

B 1 * Fdl Hanweiler und Sarreguemines verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl 12 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:**
B 1 * **Befehl 12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km … bis km** …**“**

Langsamfahrstelle befindet sich auf französischem Gebiet

B 1 * Fdl Hanweiler und Sarreguemines verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl 12, 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:
B 1 * **Befehl 12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km … bis km …“**

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem und französischem Gebiet

Fahrtrichtung Hanweiler – Sarreguemines:

B 1 * Der Fdl Hanweiler verständigt die Tf mit zweisprachigem Befehl 12 (siehe Anlage 3a).
Wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung in der La enthalten ist, erteilt der Fdl Hanweiler keine Befehle mehr.

Fahrtrichtung Sarreguemines – Hanweiler:

B 1 * Der Fdl Sarreguemines verständigt die Tf mit zweisprachigem Befehl 12 (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 …:
B 1 * **Erteilen Sie Befehl 12 für Langsamfahrstelle mit … km/h von km … bis km …“**

29.2 Andere vorübergehende Besonderheiten

Die unter 29.1 genannten Maßnahmen sind auch bei anderen vorübergehenden Signalisierungsänderungen anzuwenden.

Kapitel III. Trassenmanagement

Abschnitt 31 – Grundsätze

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

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

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 Netz führt die Studie durch und muss vor der Planung jeder Trasse die formelle Zustimmung von RFF erhalten.

Vor jedem Fahrplanwechsel treffen sich die „Direction de la Production des Sillons“ (DPS) und der Bereich Fahrplan Karlsruhe, um die Übereinstimmung der grenzüberschreitenden Trassen zu überprüfen.
Für kurzfristige Trassenanfragen findet die Abstimmung zwischen DB Netz und dem regionalen Fahrplanbüro (BHR) oder COGC Lorraine statt.

Auf der Grenzstrecke wird nach Fahrplanunterlagen von DB Netz 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 Netz und DPS vereinbarte Zugnummernreihe zu verwenden.

Der für Hanweiler zuständige Leiter sendet vor jedem Fahrplanwechsel einen Entwurf des Vordrucks „Reihenfolge der Züge“ (Anlage 5) an den für Sarreguemines zuständigen Leiter. Dieser prüft die Übereinstimmung mit den Fahrplanunterlagen von RFF und sendet eine entsprechende Antwort an den für Hanweiler zuständigen Leiter. Dieser gibt das endgültige Dokument heraus.
Bei dieser Gelegenheit werden die Zeiten der Betriebsruhen festgelegt.

Abschnitt 32 – Trassenanmeldung

Bezüglich Trassenanmeldung, Trassenbearbeitung und Vertragsschluss/Trassenzuteilung gelten die jeweils aktuellen Bestimmungen der SNB der DB Netz bzw. des DRR von RFF, die im Internet veröffentlicht sind.

Abschnitt 33 – 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 die „Cellule Travaux“ des COGC Lorraine sowie „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 Lorraine 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 (gemäß Abschnitt 51.6).

Abschnitt 34 – 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 Infra übermittelt DB Netz (RB Südwest, Produktionsdurchführung Saarbrücken) die für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke notwendigen RT.

Kapitel IV. Regelungen für die Züge

Abschnitt 41 – Anzuwendende Regelungen bezüglich Zugbildung und Bremsen

Es sind die nationalen Regelungen des jeweiligen Staates oder EIU durch die EVU anzuwenden.

Abschnitt 42 – 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.

Abschnitt 43 – 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 1026 enthalten.

Abschnitt 44 – 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 Lorraine in Züge eingestellt werden. Die BZ und COGC verständigen sich gegenseitig.

Abschnitt 45 – 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.

Abschnitt 46 – Ausfall von Zügen

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

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

(3) COGC Lorraine 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.

Abschnitt 47 – 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 Netz nicht abgegeben.
Der FdI 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.

Kapitel V. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Abschnitt 50 – 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.

Abschnitt 51 – Durchführung der Zugmeldungen

(1) <u>Grundsätze</u>

Anbieten, Annehmen und Abmelden wird zwischen dem Fdl Sarreguemines und dem Fdl Hanweiler durchgeführt.

(2) <u>Anbieten, Annehmen</u>

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 vorausgefahrene 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) <u>Abmelden</u>

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 LOR 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 eingereihten Zuges)
- **Zug** (Nummer des Zuges, der nach dem neu eingereihten Zug fährt)**“**

Die Fdl weisen diese Änderungen in den jeweiligen Unterlagen nach (Spalte „Bemerkungen“ im Zugmeldebuch des Fdl Sarreguemines).

Abschnitt 52 – Schriftliche Befehle

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.

Bulletins C-Ba 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 Bulletin C-Ba).

Bei gleichzeitiger Erteilung eines DB-Befehls und eines Bulletin C-Ba, muss als Erstes der DB-Befehl und anschließend das Bulletin C-Ba übermittelt werden.

Abschnitt 53 – 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:

„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Hanweiler und Sarreguemines sofort anhalten!
Ich wiederhole:
Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Hanweiler und Sarreguemines sofort anhalten!
Hier Fahrdienstleiter Sarreguemines / Hanweiler / 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 Sarreguemines / Hanweiler / BZ Karlsruhe. »

(4) Der Fdl Hanweiler verständigt die Notfallleitstelle in Karlsruhe.
Der Fdl Sarreguemines verständigt das COGC Lorraine.

(5) Die Fdl Hanweiler und Sarreguemines vereinbaren die erforderlichen Maßnahmen (wenn eine Gleissperrung erforderlich ist, Anwendung des Abschnitts 55) 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
B 1 * LOR IN60476 enthalten. Derjenige, der die Ausschaltung durchführt, verständigt die anderen Beteiligten.

Abschnitt 54 – Hilfeleistung

1) Anforderung von Hilfe

Regelungen für Tf	Regelungen für Fdl
Übermittelt eine Anforderung von Hilfe – im Bereich RFF unter Verwendung des zweisprachigen Vordrucks (Vorlage siehe Anlage 4) – über Fernsprecher, Zugfunk GSM-R D, durch Boten oder andere geeignete Mittel an den Fdl desjenigen EIU, in dessen Gebiet sich die Spitze des Zuges befindet bzw. generell an den Fdl Hanweiler, wenn es sich um einen Saarbahn-Zug handelt. Der Tf darf nun ohne die Zustimmung des Fdl, bei dem er Hilfe angefordert hat, nicht mehr weiterfahren oder den Zug schieben lassen.	Der Fdl, der die Anforderung von Hilfe entgegen nimmt, verständigt den Nachbar-Fdl. Das Gleis wird vom Fdl Sarreguemines gem. Abschnitt 55 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 Lorraine ab, unabhängig davon, ob die Hilfe in Deutschland oder in Frankreich benötigt wird.

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.“**
	↓		
B 1 *	Erteilt dem Triebfahrzeugführer der Sperrfahrt einen zweisprachigen DB-Befehl 14: **„Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km … und ziehen Sie ihn in den Bahnhof Sarreguemines.“** und anschließend einen zweisprachigen Befehl C Selbstblock (Anlage 3) für die Vorbeifahrt am Ausfahrsignal.		
	↓		
	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.	←	Stellt sicher, dass die Voraussetzungen für die Einfahrt der Sperrfahrt in den Bahnhof Hanweiler geschaffen sind. Gibt dem Fdl Sarreguemines die Zustimmung, das Hilfs-Tfz abzulassen: **„Sperrfahrt … ja.“**
	↓		
B 1 *	Erteilt dem Triebfahrzeugführer der Sperrfahrt einen zweisprachigen DB-Befehl 14: **„Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km … und schieben Sie ihn in den Bahnhof Hanweiler.“** und anschließend einen zweisprachigen Befehl C Selbstblock (Anlage 3) für die Vorbeifahrt am Ausfahrsignal.		
	↓		
	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.“**	→	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 12 mit höchstens 30 km/h und auf Sicht zu fahren (Grund Nr. 2) sowie Befehl 14: **„Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km … und ziehen Sie ihn in den Bahnhof Hanweiler.“**

B 1 *
*
*

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 12 mit höchstens 30 km/h und auf Sicht zu fahren (Grund Nr. 2) sowie Befehl 14: **„Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km … und schieben Sie ihn in den Bahnhof Sarreguemines.“**

B 1 *
*
*

Aufhebung der Gleissperrung

Wenn der liegengebliebene 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.

B 1 * Der Fdl Sarreguemines erteilt die Zustimmung zum Zurücksetzen nach Sarreguemines mit schriftlichem zweisprachigem DB-Befehl 14 (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.

B 1 * Der Fdl Hanweiler erteilt die Zustimmung zum Zurücksetzen nach Hanweiler mit schriftlichem zweisprachigem DB-Befehl 14 (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**.“

Abschnitt 55 – 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 liegengebliebenem Zug, unbefahrbare Stelle…)
- beim Rangieren über das Signal N 1 des Bf Hanweiler hinaus (Abschnitt 73)
- beim Rangieren über das Signal GA 8 des Bf Sarreguemines hinaus (Abschnitt 72).

(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, liegengebliebener 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.

Abschnitt 56 – 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.

Abschnitt 57 – 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.

Abschnitt 58 – 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/Sarreguemines).“**

Abschnitt 59 – Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke

59.1 Richtung Hanweiler – Sarreguemines (Signal C 7 in km 0,570)

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

Fdl Hanweiler	Fdl Sarreguemines

bittet in diesen Fällen den Fdl Sarreguemines, für den Zug, der den Zugfolgeabschnitt Hanweiler – Sarreguemines zuletzt befahren hat, eine Rückmeldung zu geben:

„Geben Sie eine Rückmeldung für den letzten Zug, der in Richtung Sarreguemines abgelassen wurde.“

→ muss prüfen, dass der zuletzt von Hanweiler abgelassene Zug vollständig in Sarreguemines angekommen ist.

gibt, wenn der Zug vollständig angekommen ist, dem Fdl Hanweiler die Rückmeldung mit folgendem Wortlaut:

„**Zug** (Nummer) **in Sarreguemines**“.

→ - nimmt die Rückmeldung „**Zug** (Nummer) **in Sarreguemines**“ entgegen und
- erteilt dem nächsten Zug den entsprechenden Befehl gem. seines Regelwerks

verständigt den Fdl Hanweiler, wenn er nicht sicher ist, dass der Zug vollständig angekommen ist, mit folgendem Wortlaut: „**Rückmeldung für Zug** (Nummer) **nicht möglich**“ und weist das Gespräch in der dafür vorgesehenen Unterlage nach.

→ erteilt dem nächsten Zug, der in Richtung Sarreguemines abgelassen werden soll, einen zweisprachigen DB-Befehl 12:
„**Sie dürfen mit höchstens 30 km/h fahren**.“ und
„**Sie müssen auf Sicht fahren zwischen Hanweiler und Sarreguemines von Signal N1 bis Signal C7 Grund Nr. 1**“.

B 1 *

→ gibt, wenn der Zug vollständig angekommen ist, dem Fdl Hanweiler die Rückmeldung mit folgendem Wortlaut:

„**Zug** (Nr.) **in Sarreguemines**“.

→ - nimmt die Rückmeldung „**Zug** (Nr.) **in Sarreguemines**“ entgegen und
- versucht, die Blockeinrichtungen in Grundstellung zu bringen

Ist dies nicht möglich, führt der Fdl Hanweiler Räumungsprüfung auf Zeit ein und teilt dem Fdl Sarreguemines dies unter Angabe von Ursache und Zeitpunkt mit:
„Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt um … Uhr, Grund …“

→ Nimmt die Mitteilung entgegen und weist das Gespräch im „carnet d’enregistrement des dépêches“ nach.

Prüft für jeden Zug aus Richtung Hanweiler, ob der Zug vollständig in Sarreguemines angekommen ist.
Teilt die Rückmeldung mit dem Wortlaut „**Zugmeldung: Zug** (Nr.) **in Sarreguemines**“ mit.

→ Nimmt die Rückmeldung entgegen und trifft die erforderlichen Maßnahmen für die jeweils nächste Zugfahrt.

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.

59.2 Richtung Sarreguemines – Hanweiler

(1) Die Blockeinrichtungen wirken selbsttätig.

(2) Die Blockeinrichtungen wirken nicht mehr selbsttätig, wenn die Ausfahrsignale 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 Ausfahrsignal (zweisprachiges Bulletin C-Ba, durch welches Fahren auf Sicht mit höchstens 30 km/h bis zum Esig F Hanweiler vorgeschrieben wird).

59.3 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) <u>Der Fdl Hanweiler stellt die Störung fest:</u>

Fdl Hanweiler		Fdl Sarreguemines
↓		
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 Sarreguemines die folgenden Wortlaute: **„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?“**	→	Erhält die Anfrage für die Einführung der Räumungsprüfung auf Zeit. Überprüft, ob der letzte in Richtung Hanweiler abgelassene Zug und der letzte aus Richtung Hanweiler angekommene Zug den vom Fdl Hanweiler angegebenen Zügen entsprechen.
		↓
Erhält die Zustimmung des Fdl Sarreguemines.	←	Erlaubt dem Fdl Hanweiler, die Räumungsprüfung auf Zeit einzuführen mit dem Wortlaut: **„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.“**

Durchführung der Zugfahrten bei Räumungsprüfung auf Zeit

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.

Die Züge sind wie im Regelbetrieb anzubieten, anzunehmen und abzumelden.

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:

„Zugmeldung, Zug (Nr.) in … (Hanweiler/Sarreguemines).“

Die Fdl weisen die Uhrzeit der Rückmeldung in ihren Zugmeldebüchern nach.

2) Der Fdl Sarreguemines stellt die Störung fest

Fdl Sarreguemines		Fdl Hanweiler
↓		
Bringt am AuVUS einen Merkhinweis an. Für die Einführung der Räumungsprüfung auf Zeit verwendet er im Austausch mit dem Fdl Hanweiler die folgenden Wortlaute: **„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?“**	→	Erhält die Anfrage für die Einführung der Räumungsprüfung auf Zeit. Überprüft, ob der letzte in Richtung Sarreguemines abgelassene Zug und der letzte aus Richtung Sarreguemines angekommene Zug den vom Fdl Sarreguemines angegebenen Zügen entsprechen. .
		↓
Erhält die Zustimmung des Fdl Hanweiler.	←	Erlaubt dem Fdl Sarreguemines, die Räumungsprüfung auf Zeit einzuführen mit dem Wortlaut: **„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.“**

Durchführung der Zugfahrten bei Räumungsprüfung auf Zeit
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. Die Züge sind wie im Regelbetrieb anzubieten, anzunehmen und abzumelden. 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: **„Zugmeldung, Zug (Nr.) in … (Hanweiler/Sarreguemines).“** Die Fdl weisen die Uhrzeit der Rückmeldung in ihren Zugmeldebüchern nach.

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 Sarreguemines:
Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Hanweiler – Sarreguemines aufgehoben
um … Uhr … (Min).“

oder

„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:
Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Sarreguemines – Hanweiler aufgehoben
um … Uhr … (Min).“

Die Fdl weisen die Mitteilung in ihren jeweiligen Unterlagen nach (Fdl Sarreguemines im „carnet d’enregistrement des dépêches“).

Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporte (aT)

Abschnitt 61 – 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 Netz 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 Netz eine Beförderungsanordnung (Bef-Ano) für die Züge des Netzfahrplans oder eine Fahrplananordnung (Fplo) für die Züge des Gelegenheitsverkehrs **und** von Seiten der SNCF INFRA eine „Autorisation d’Incorporation d’un Transport Exceptionnel” (Einstellungsgenehmigung für einen außergewöhnlichen Transport) vorliegt.

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

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

Abschnitt 62 – Zweisprachiger Vordruck

Das COGC Lorraine und die zuständige Fahrplanabteilung (Fpl) bei DB Netz RB 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.

Abschnitt 63 – 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 Lorraine vorliegt.

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

Das COGC Lorraine 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.

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 51 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 55).

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.“***

Kapitel VII. Rangieren

Abschnitt 71 – 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 Ausfahrsignal N 1

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

Abschnitt 72 – 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 55.

(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 55 aufheben.

Abschnitt 73 – Rangieren über das Ausfahrsignal 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 55.

(2) Der Fdl Hanweiler lässt das Rangieren über das Ausfahrsignal N 1 hinaus zu gemäß den Bestimmungen des deutschen Regelwerks.

(3) Der Fdl Hanweiler teilt dem Fdl Sarreguemines mit folgendem Wortlaut mit, wenn das Rangieren beendet ist:

„Rangierfahrt über das Signal N 1 hinaus beendet."

(4) Der Fdl Sarreguemines darf anschließend die Sperrung des Gleises Sarreguemines – Hanweiler gemäß Abschnitt 55 aufheben.

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

Abschnitt 81 – 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 RFF befinden sich im Bereich von DB Netz:
- Einschaltkontakt für den BÜ 2 in km 16,464 DB Netz
- Einfahrvorsignal 1, 2 in km 16,691 DB Netz
- Einschaltkontakt für den BÜ 1 in km 16,836 DB Netz

Diese Einrichtungen werden vom Instandhaltungsdienst der SNCF unterhalten.

B 1 * Folgende Sicherheitseinrichtungen von DB Netz befinden sich im Bereich von RFF:
- Tafel „Halt für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer“ neben der Weiche 13 im Bf Sarreguemines
- Einfahrvorsignal f in km 0,286 RFF

Diese Einrichtungen werden vom Instandhaltungsdienst der DB Netz 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 Infra Metz Sablon“ herausgegeben wird.

Abschnitt 82 – Arbeiten auf deutschem Gebiet

Gleissperrungen werden ausschließlich vom Fdl Sarreguemines ausgesprochen.
Für die Zustimmung zu Arbeiten auf deutschem Gebiet ist ausschließlich der Fdl Hanweiler zuständig.

Arbeiten durch DB Netz oder durch die SNCF in Begleitung eines Mitarbeiters von DB Netz:	**Arbeiten durch die SNCF, die ausnahmsweise ohne Begleitung eines Mitarbeiters von DB Netz durchgeführt werden:**
Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter von DB Netz beim Fdl Hanweiler.	Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter der SNCF beim Fdl Sarreguemines.
Der Fdl Hanweiler trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und vereinbart die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55.	Der Fdl Sarreguemines trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen, holt die Zustimmung des Fdl Hanweiler ein und vereinbart mit ihm die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55.
Der Fdl Sarreguemines trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und teilt dem Fdl Hanweiler die Gleissperrung mit: **„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt.“**	Der Fdl Sarreguemines teilt dem Fdl Hanweiler die Gleissperrung mit: **„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt.“**
Der Fdl Hanweiler meldet dem technischen Mitarbeiter von DB Netz die Zustimmung zu den Arbeiten.	Der Fdl Sarreguemines gibt dem technischen Mitarbeiter der SNCF seine Zustimmung zu den Arbeiten.
Nach Abschluss der Arbeiten verständigt der technische Mitarbeiter von DB Netz den Fdl Hanweiler.	Nach Abschluss der Arbeiten verständigt der technische Mitarbeiter der SNCF den Fdl Sarreguemines.
Der Fdl Hanweiler meldet dem Fdl Sarreguemines die Beendigung der Arbeiten mit folgendem Wortlaut: **„Arbeiten im Gleis Hanweiler – Sarreguemines beendet.“**	Der Fdl Sarreguemines meldet dem Fdl Hanweiler die Beendigung der Arbeiten mit folgendem Wortlaut: **„Arbeiten im Gleis Hanweiler – Sarreguemines beendet.“**.
Der Fdl Sarreguemines hebt die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55 auf: **„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.“** Die Fdl heben die Sicherungsmaßnahmen auf.	Der Fdl Sarreguemines hebt die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55 auf: **„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.“** Die Fdl heben die Sicherungsmaßnahmen auf.

Abschnitt 83 – Arbeiten auf französischem Gebiet

Für die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung) bei Arbeiten auf französischem Gebiet ist der Fdl Sarreguemines zuständig.

Für die Zustimmung zu Arbeiten auf französischem Gebiet ist ausschließlich der Fdl Sarreguemines zuständig.

Arbeiten durch die SNCF oder durch DB Netz in Begleitung eines Mitarbeiters der SNCF:	**Arbeiten durch DB Netz, die ausnahmsweise ohne Begleitung eines Mitarbeiters der SNCF durchgeführt werden:**
⇩	⇩
Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter der SNCF beim Fdl Sarreguemines und übergibt eine „Anfrage für die Gleissperrung“ (Vordruck DFV).	Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter von DB Netz beim Fdl Hanweiler.
⇩	⇩
Der Fdl Sarreguemines holt die Zustimmung des Fdl Hanweiler ein und vereinbart die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55.	Der Fdl Hanweiler holt die Zustimmung des Fdl Sarreguemines ein und vereinbart die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55.
⇩	⇩
Der Fdl Hanweiler trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und gibt anschließend dem Fdl Sarreguemines seine Zustimmung zur Gleissperrung.	Der Fdl Sarreguemines trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und teilt dem Fdl Hanweiler die Gleissperrung mit: **„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt.“**
⇩	⇩
Der Fdl Sarreguemines teilt dem Fdl Hanweiler die Gleissperrung mit: **„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt.“**	Der Fdl Hanweiler trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und gibt anschließend dem technischen Mitarbeiter von DB Netz seine Zustimmung zu den Arbeiten.
⇩	⇩
Der Fdl Sarreguemines meldet dem technischen Mitarbeiter der SNCF die Zustimmung zu den Arbeiten.	Nach Abschluss der Arbeiten meldet der technische Mitarbeiter von DB Netz dem Fdl Hanweiler, dass die Arbeiten beendet sind.
⇩	⇩
Nach Abschluss der Arbeiten meldet der technische Mitarbeiter der SNCF dem Fdl Sarreguemines, dass die Arbeiten beendet sind.	Der Fdl Hanweiler meldet dem Fdl Sarreguemines die Beendigung der Arbeiten mit folgendem Wortlaut: **„Arbeiten im Gleis Hanweiler – Sarreguemines beendet.“**.
⇩	⇩
Der Fdl Sarreguemines hebt die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55 auf: **„Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.“** Die Fdl heben die Sicherungsmaßnahmen auf.	Der Fdl Sarreguemines hebt die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55 auf: **„Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.“** Die Fdl heben die Sicherungsmaßnahmen auf.

Abschnitt 84 – 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.“**

B 1 *

- Alle Sperrfahrten erhalten einen zweisprachigen Befehl (Anlage 3) Nr. 12 mit der Weisung, im gesperrten Gleis auf Sicht und mit höchstens 30 km/h zu fahren. Grund: Annäherungszeit für BÜ 1 und 2.
- Bei der Ausfahrt der Sperrfahrt darf der Fdl Hanweiler das Ausfahrsignal 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 Flankenschutzeinrichtungen 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. 59.1 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 82 oder 83 bestätigt der Fdl Sarreguemines dem Fdl Hanweiler, dass alle Sperrfahrten beendet sind.

CHAPITRE I : GENERALITES

Article 11 – Documents abrogés; date d'application de la consigne commune

Cette consigne commune remplace la consigne d'établissement (CE S0 n°1/53) édition du 21-07-2003 applicable le 22-09-2003 et l'édition allemande du 01-10-1997.

Elle entre en vigueur le 01-09-2013.

Article 12 – 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 la SNCF (pour le compte de RFF), sur la partie française de la section frontière dont la limite se situe au km SNCF 1,043 / km DB 16,933.

     En principe, la réglementation en vigueur est la réglementation française.

   - par DB Netz sur la partie allemande de la section frontière dont la limite se situe au km DB 16,933 / 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.

Article 13 – 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. <u>La langue opérationnelle entre GI et EF est la langue du pays du tronçon concerné</u>

   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) Lorraine et la Betriebszentrale (BZ) de Karlsruhe ainsi que le Service Fahrplan sont faites en langue française ou allemande. DB Netz et SNCF Infra 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.

Article 14 – Modifications aux textes réglementaires

1. Cette consigne commune est rédigée par DB Netz et l'EIC Lorraine.
   Elle est vérifiée côté RFN par la Direction de la Sécurité du Réseau de RFF et approuvée par le Directeur Général Adjoint Opérations. Toute modification doit faire l'objet d'un accord écrit entre DB Netz, RFF et l'EIC Lorraine 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 Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken	Société Nationale des Chemins de Fer Français Etablissement Infra Circulation Lorraine 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 EF utilisatrices de la section frontière.

Chapitre II: Principes d'exploitation et installations de la section frontière Sarreguemines - Hanweiler

Article 21 – Définition de la section frontière

1. La frontière étatique, située respectivement au km 1,043 (RFF/SNCF) et 16,933 (DB Netz), 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.

Article 22 – 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 RFF, dans le règlement 408 ainsi que dans le règlement 457 (Vzg…) pour le tronçon DB
3. 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 Netz de l'ensemble des missions de sécurité des circulations.

   L'AC de Sarreguemines responsable côté RFF de l'ensemble des missions de sécurité des circulations
4. 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 NETZ et RFF. 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 NETZ et l'EIC Lorraine.

Article 23 – Systèmes de sécurité embarqué

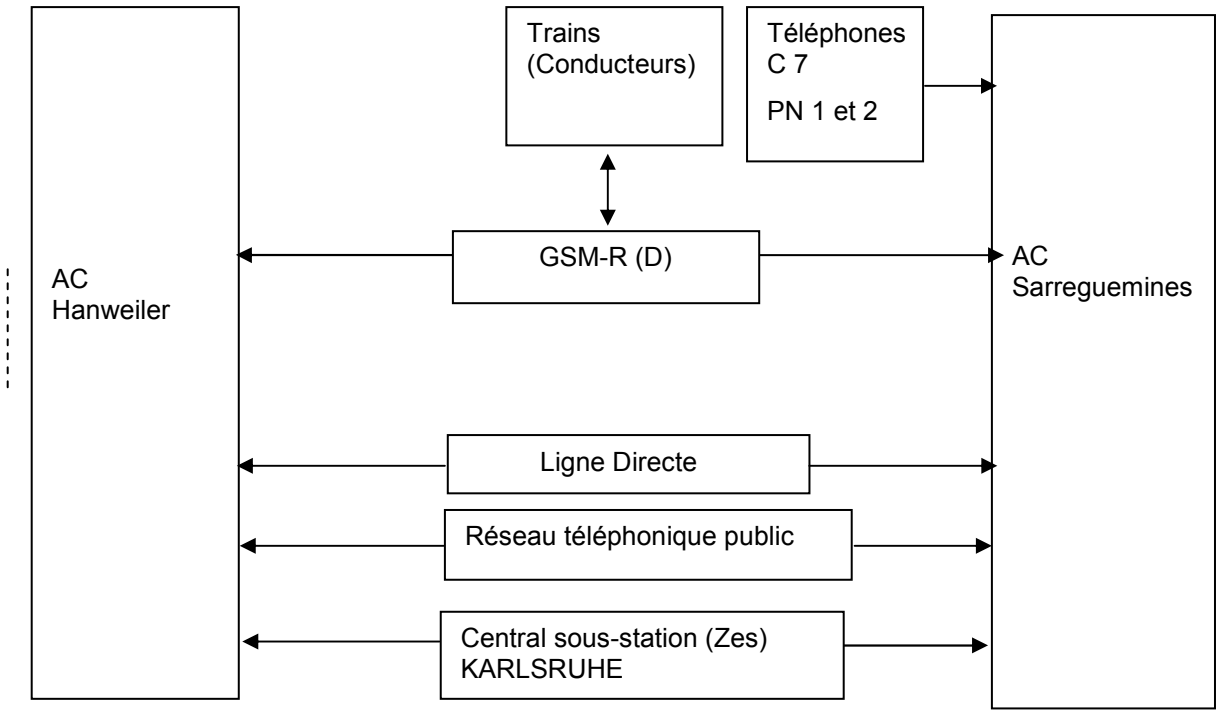
La section frontière est équipée par les systèmes KVB et PZB et dispose d'un système de basculage PZB / KVB (Punktförmige Zugbeeinflussung / Contrôle de Vitesse par balise). Les points de commutation figurent sur le schéma de l'annexe 2.
Les signaux C7, C20, et C28 sont équipés du système PZB (DB).

Les signaux C20, C22, C24 et C28 sont équipés du système DAAT (SNCF).

Article 24 – 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 Netz. 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 (SGTC SNCF), DB NETZ 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 Netz dont les règles d'utilisation figurent à l'annexe n°6.

Article 25 – 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.

Article 26 – 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 caténaires.

2) Les caténaires 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 RFF, 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.

Article 27 – Passages à Niveau (PN)

1) <u>Généralités</u>
   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 Netz.
   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
- pour le PN 1 du km 1,041 au km 0,641
- pour le PN 2 du km 16,759 (DB) au km 0,817
Sens Sarreguemines-Hanweiler
- pour le PN 1 du km 0,241 au km 0,641
- pour le PN 2 du km 0,417 au km 0,817
et l'indication complémentaire 12.2

3) 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».

Article 28 – Modifications des installations

Toute modification des installations de la section frontière Sarreguemines - Hanweiler ayant des répercussions sur les conditions de travail des agents des EF et du GI est à communiquer, dès que possible, par écrit aux GI voisins aux adresses ci-après:

DB Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken	Direction de la Circulation Etablissement Infra Circulation Lorraine 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 INFRA au moyen du FLASH (Fiche Ligne Avis Signalisation Hebdomadaire).
- Pour la partie allemande de la section frontière, par DB NETZ 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 (FLASH et La).

Article 29 – 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 INFRA au moyen du FLASH (Fiche Ligne Avis Signalisation Hebdomadaire).
- Pour la partie allemande de la section frontière, par DB NETZ 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 (FLASH et La).

29.1 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 NETZ vers SNCF INFRA:

Au plus tard le mardi de la semaine S-1 avant la mise en place de la LTV.

SNCF INFRA vers DB NETZ :

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 NETZ 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 INFRA 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 Lorraine.

Les informations concernant la levée des mesures de LTV sont transmises dans des conditions analogues.

b) Tant que les EF n'ont pas été avisées par le FLASH/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... »

(AC ….à AC …..:
Remettez un ordre écrit n°12 pour la limitation de vitesse à … km/h entre km ... et km…)

29.2 Autres modifications temporaires

Les mesures du point 29.1 sont à appliquer dans les mêmes conditions en cas de modifications temporaires de la signalisation.

CHAPITRE III

GESTION DE LA CAPACITE

Article 31. 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 Netz AG et le « Document de Référence du Réseau » (DRR) de RFF.

Le GI pilote pour l'attribution de la capacité sur la section frontière Sarreguemines-Hanweiler est DB Netz.

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 Netz conduit l'étude et doit obtenir l'accord formel de RFF avant de programmer chaque sillon sur la section frontière.

Avant chaque changement de service, la Direction de la Production des Sillons (DPS) 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 Netz et le Bureau Horaires Régional (BHR) ou le COGC Lorraine.

Sur la section frontière, les circulations se font en application des documents horaires DB Netz.

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 Netz et la DPS est utilisée.

Avant chaque changement de service, le dirigeant de Hanweiler envoie au dirigeant de Sarreguemines un projet d'ordre de succession des trains sur l'état «Reihenfolge der Züge» (annexe 5).Le dirigeant de Sarreguemines vérifie la concordance avec les données horaires RFF et transmet la réponse au dirigeant de Hanweiler. Le dirigeant de Hanweiler édite le document définitif.

Les périodes de fermeture à la circulation de la ligne sont déterminées à cette occasion.

Article 32. 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 Netz et au DRR de RFF qui sont publiés sur Internet.

Article 33. 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 la Cellule travaux du COGC Lorraine ainsi que le Pôle Planification Programmation de l'Infrapôle se concertent pour définir avec la ou les EF concernées la solution permettant l'acheminement des trains dans les meilleures conditions.

Le BHR ou le COGC Lorraine 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).

Article 34. 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 Infrastructure communique à DB Netz (RB Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken) les RT nécessaires à l'élaboration de l'horaire de service sur la section frontière.

CHAPITRE IV

PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS

Article 41 – Prescriptions à appliquer concernant la composition et le freinage

Les entreprises ferroviaires appliquent la réglementation propre à chaque Etat ou GI.

Article 42 – 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.

Article 43 – 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 1026.

Article 44 – Incorporation de véhicules inaptes à la vitesse maximale du train

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 Lorraine. La BZ et le COGC se concertent pour l'acheminement.

Article 45 – Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses

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.

Article 46 – Suppression de trains

1) En cas de suppression de train sur la section frontière, les EF doivent en aviser dès que possible le COGC Lorraine et la BZ Karlsruhe.

2) La BZ Karlsruhe et le COGC Lorraine se communiquent réciproquement les trains supprimés le plus tôt possible.

3) Le COGC Lorraine 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.

Article 47 – 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 Netz. De ce fait l’AC de Sarreguemines considère que **toutes** les circulations en provenance de la DB sont de catégorie A ou B et de ce fait applique les prescriptions de la CG S6A n°4 et de la CRS6A n°4 (EIC LOR IN00069).

CHAPITRE V

CIRCULATION DES TRAINS

Article 50: 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).

   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.

Article 51: 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 LOR 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 eingereihten Zuges)
- **Zug** (Nummer des Zuges, der nach dem neu eingereihten 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)

Article 52 – Ordres écrits. Bulletins

Il ne peut être délivré que des ordres écrits de la DB et des bulletins 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 (bulletin 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.

Article 53 – 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 (Notfallleitstelle) à Karlsruhe.

L'AC de Sarreguemines avise le COGC Lorraine.

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 55) 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.

Article 54 – Secours

1) Demande de secours

Prescriptions conducteur	Prescriptions Agents Circulation
Etablit une demande de secours -sur le territoire RFF par l'imprimé bilingue(modèle en annexe 4)- qu'il transmet soit par téléphone, soit par GSM-R D soit par exprès ou par tout autre moyen à l'AC du GI où se trouve la tête du train sauf pour le tram-Train de la Saarbahn qui fait systématiquement la demande à l'AC de Hanweiler. 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.	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 55. Prononce la fermeture de voie par dépêche : **«Gleis von …nach… gesperrt»** (Voie de …. à …. fermée) Les AC se concertent avec la BZ de Karlsruhe et le COGC Lorraine pour la fourniture du secours.

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
↓		
Demande à l'AC de Hanweiler quel est le dernier train ayant circulé avant le train en détresse. **„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 ?)	→	Reçoit la demande de l'AC de Sarreguemines
		↓
Reçoit la dépêche de l'AC de Hanweiler Si ce train était à destination de Sarreguemines vérifie, sur le registre de cantonnement, que ce train est arrivé à Sarreguemines.	←	Répond par la dépêche: „**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).
↓		
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.	←	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 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		
↓		
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		

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 liegengebliebenen 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 liegengebliebenen 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 liegengebliebenen 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

AC de Sarreguemines		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: 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).

<u>Levée de la fermeture de voie</u>

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 von …….nach……..aufgehoben»
(Fermeture de voie de……à…….levée)

<u>2) Retour à la gare en arrière d'un train par ses propres moyens</u>

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 …..)

Article 55 – 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 73)
- de manœuvres en gare de Sarreguemines au-delà du GA 8 (article 72).

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 la SNCF).

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.

Article 56 – 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.

Article 57 – 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.

Article 58 – 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)

Article 59 - Dérangement des installations techniques de la section frontière

59.1– 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

AC Hanweiler

AC Sarreguemines

Demande verbalement à l'AC de Sarreguemines dans ces cas là, de lui donner un avis d'arrivée pour le dernier train ayant circulé dans le canton Hanweiler – Sarreguemines.
«Geben Sie eine Rückmeldung für den letzten Zug der in Richtung Sarreguemines abgelassen wurde.»
(Donnez un avis d'arrivée pour le dernier train ayant circulé en direction de Sarreguemines)

Doit vérifier que le dernier train expédié par Hanweiler est arrivé complet à Sarreguemines

Si le train est arrivé complet, il en donne l'assurance à l'AC de Hanweiler par l'avis d'arrivée suivant:
«Zug (Nummer) **in Sarreguemines»** (train (numéro) à Sarreguemines)

S'il n'a pas l'assurance que le train est arrivé complet, il en informe l'AC de Hanweiler, et en prend attachement sur le document prévu, sous la forme:
„**Rückmeldung für Zug** (Nummer) **nicht möglich»** (avis d'arrivée pour train (numéro) pas possible)

- Reçoit l'avis d'arrivée **«Zug** (Nummer) **in Sarreguemines»** (train (numéro) à Sarreguemines)
- Remet au train suivant l'ordre prévu par sa réglementation

Remet au conducteur du train suivant en direction de Sarreguemines un ordre écrit DB bilingue n°12:
«Sie dürfen mit höchstens 30 km/h fahren» und **«Sie müssen auf Sicht fahren zwischen Hanweiler und Sarreguemines von Signal N1 bis Signal C7 Grund Nr. 1»**.
(Vous ne devez pas dépasser la vitesse de 30 km/h "
et
„vous devez circuler en marche à vue entre Hanweiler et Sarreguemines du Signal N1 jusqu'au Signal C7 motif Nr. 1.)

Si le train est arrivé complet, il en donne l'assurance à l'AC de Hanweiler par l'avis d'arrivée suivant:
«Zug (Nummer) **in Sarreguemines»** (train (numéro) à Sarreguemines)

- Reçoit l'avis d'arrivée **«Zug** (Nummer) **in Sarreguemines»** (train (numéro) à Sarreguemines)
- Tente de rétablir le fonctionnement normal des installations

Si ce n'est pas possible, l'AC de Hanweiler met en place un Avis d'Arrivée pour chaque train et avise par dépêche l'AC de Sarreguemines en lui indiquant le motif et l'heure de la mise en place de l'Avis d'Arrivée.
«Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt um…Uhr, Grund….»
(Régime de l'avis d'arrivée mis en place à…h…min pour (motif))

Reçoit l'information et en prend attachement dans le «carnet d'enregistrement des dépêches»

Vérifie pour chaque train en provenance de Hanweiler, que ce train arrive complet à Sarreguemines

Transmet l'avis d'arrivée par la dépêche «**Zug** (Nr.) **in Sarreguemines**»
(train (n°) à Sarreguemines)

Reçoit l'avis d'arrivée et prend les mesures de sécurité nécessaires pour chaque train suivant.

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 frontière 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.

59.2– 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:

> **«Zug** (Nummer) **in Hanweiler angekommen.»**
> (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).

59.3– 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. <u>le dérangement est constaté par l'AC de Hanweiler</u>

AC de Hanweiler		AC de Sarreguemines
↓		
Met en place les dispositifs prévus par sa réglementation. Pour la mise en place le Régime de l'Avis d'Arrivée, procède à l'échange de dépêches suivant: **«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?).	→	Reçoit la dépêche de demande de mise en place du **Régime de l'Avis d'Arrivée**. Vérifie l'exactitude des renseignements donnés par l'AC de Hanweiler.
↓		↓
Reçoit l'accord de l'AC de Sarreguemines.	←	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.)

Circulation des trains sous le Régime de l'Avis d'Arrivée

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.

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))

Les deux AC prennent attachement de l'heure d'avis d'arrivée sur leur registre d'annonce des trains.

2. <u>le dérangement est constaté par l'AC de Sarreguemines</u>

AC de Sarreguemines		AC de Hanweiler
Appose un dispositif de réflexion sur l'AuVUS. Pour la mise en place du Régime de l'Avis d'Arrivée, procède à l'échange de dépêches suivant: **« 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?»** (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?).		Reçoit la dépêche de demande de mise en place du Régime de l'Avis d'Arrivée. Met en place les dispositifs prévus par sa réglementation. Vérifie l'exactitude des renseignements donnés par l'AC de Sarreguemines.
↓		↓
Reçoit l'accord de l'AC de Hanweiler.	←	Autorise par dépêche l'AC de Sarreguemines à dépêche, à mettre en place le Régime de l'Avis d'Arrivée. **« 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.»** (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), Régime de l'Avis d'Arrivée peut être établi.)

Circulation des trains sous le Régime de l'Avis d'Arrivée

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.

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)

Les deux AC prennent attachement de l'heure d'avis d'arrivée sur leur registre d'annonce des trains.

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:
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).)

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).

CHAPITRE VI

TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

Article 61 – 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) de DCF 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 Netz 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 Netz 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 Netz contient:

- le numéro de la Bza de DB Netz 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.

Article 62 – Imprimé spécifique bilingue

Le COGC Lorraine et le service responsable des horaires (Fahrplanabteilung = Fpl) de RB Südwest de DB Netz 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 Lorraine 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.

Article 63 – 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 Lorraine 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 Lorraine à Fpl KARLSRUHE sous la forme de l'accord indiqué sur l'imprimé spécifique bilingue.

Le COGC Lorraine 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.

Article 64 – 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 Netz AG et le(s) numéro(s) de(s) l'ATE de SNCF Infra ainsi que la mention «avec restriction» ou «sans restriction» selon la procédure prévue à l'article 51. 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 n°55).

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)).

CHAPITRE VII

MANOEUVRES

Article 71 - Principes

1) Les manœuvres en gare de Sarreguemines et de Hanweiler sont effectuées selon les règles propres à chaque réseau.
2) Les manœuvres 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.

Article 72 – Manœuvres 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 de la manœuvre sous la forme :
«Rangierfahrt über das Signal GA 8 hinaus.»
(manœuvre au delà du GA 8)

L'AC de Sarreguemines ferme la voie Sarreguemines – Hanweiler selon article 55

2) L'AC de Sarreguemines autorise la manœuvre au-delà du GA 8 selon les prescriptions de la réglementation française. Pour le retour de la manœuvre en gare de Sarreguemines, il remet un ordre écrit au chef de la manœuvre 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 de la manœuvre sous la forme :
«Rangierfahrt über das Signal GA 8 hinaus beendet.»
(manœuvre au delà du GA 8 terminée)

4) L'AC de Sarreguemines peut ensuite lever la fermeture de la voie Sarreguemines – Hanweiler selon article 55.

Article 73 – Manœuvres 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 de la manœuvre au delà du signal N1.
«Rangierfahrt über das Signal N1 hinaus.»
(manœuvre au delà du signal N1)

L'AC de Sarreguemines ferme la voie Sarreguemines – Hanweiler selon article 55

2) L'AC de Hanweiler autorise la 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 de la manœuvre.
«Rangierfahrt über das Signal N1 hinaus beendet.»
(manœuvre au delà du signal N1 terminée)

4) L'AC de Sarreguemines peut ensuite lever la fermeture de la voie Sarreguemines – Hanweiler selon article 55.

CHAPITRE VIII
ENTRETIEN PREVENTIF ET CURATIF DES INSTALLATIONS FIXES ET TRAVAUX SUR CES INSTALLATIONS

Article 81 – 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 de la SNCF «caténaires» entretient les SLAC situés sur le RFN.

2) Certaines installations de sécurité du réseau RFF sont implantées sur le réseau DB Netz :

- détecteur d'annonce du PN 2 au km DB Netz 16,464
- signal à distance 1, 2 au km DB Netz 16,691
- détecteur d'annonce du PN 1 au km DB Netz 16,836

Ces installations sont entretenues par les services de maintenance français

Certaines installations de sécurité du réseau DB Netz 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 0,286.

Ces installations sont entretenues par les services de maintenance DB Netz

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 concerte 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 Infra de Metz Sablon, précise les mesures à prendre au PN.

Article 82 – 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.

Travaux exécutés par les agents de DB Netz ou par les agents de la SNCF accompagnés par un agent de DB Netz.	**Travaux exécutés par les agents de la SNCF, exceptionnellement sans être accompagnés par un agent de DB Netz.**
Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de DB Netz AG s'adresse à l'AC de Hanweiler.	Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de la SNCF s'adresse à l'AC de Sarreguemines.
L'AC de Hanweiler prend les mesures de protection nécessaires se concerte avec l'AC de Sarreguemines pour la fermeture de voie selon l'article 55.	L'AC de Sarreguemines, prend les mesures de protection nécessaires, demande l'accord à l'AC de Hanweiler et se concerte avec celui-ci pour la fermeture de voie selon l'article 55.
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).	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)
L'AC de Hanweiler avise l'agent d'entretien de DB Netz de l'accord pour les travaux.	L'AC de Sarreguemines donne son accord à l'agent d'entretien SNCF pour les travaux
A la fin des travaux, l'agent d'entretien de DB Netz renseigne verbalement l'AC de Hanweiler.	A la fin des travaux, l'agent d'entretien SNCF renseigne l'AC de Sarreguemines.
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.)	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.)
L'AC de Sarreguemines lève la fermeture de voie (selon article 55): **«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.	L'AC de Sarreguemines lève la fermeture de voie (selon article 55): **«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.

Article 83 – 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.

Travaux exécutés par les agents de la SNCF ou par les agents de DB Netz accompagnés par un agent de la SNCF.
Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de la SNCF s'adresse à l'AC de Sarreguemines et présente une Demande de Fermeture de Voie (DFV).
⇩
L'AC de Sarreguemines prend les mesures de protection nécessaires et se concerte avec l'AC de Hanweiler pour la fermeture de voie selon l'article 55.
⇩
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.
⇩
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.)
⇩
L'AC de Sarreguemines donne son accord à l'agent d'entretien de la SNCF pour les travaux.
⇩
A la fin des travaux, l'agent d'entretien de la SNCF avise l'AC de Sarreguemines que les travaux sont terminés.
⇩
L'AC de Sarreguemines lève la fermeture de voie (selon article 55). **«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.

Travaux exécutés par les agents de DB Netz, exceptionnellement sans être accompagnés par un agent de la SNCF.
Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de DB Netz s'adresse à l'AC de Hanweiler.
⇩
L'AC de Hanweiler demande l'accord de l'AC de Sarreguemines et se concerte avec celui-ci pour la fermeture de voie (selon l'article 55).
⇩
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.)
⇩
L'AC de Hanweiler prend les mesures de protection nécessaires et donne l'accord à l'agent d'entretien de DB Netz pour les travaux.
⇩
A la fin des travaux, l'agent d'entretien de DB Netz avise l'AC de Hanweiler que les travaux sont terminés.
⇩
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.)
⇩
L'AC de Sarreguemines lève la fermeture de voie (selon article 55). **«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.

Article 84 – 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 82, 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.

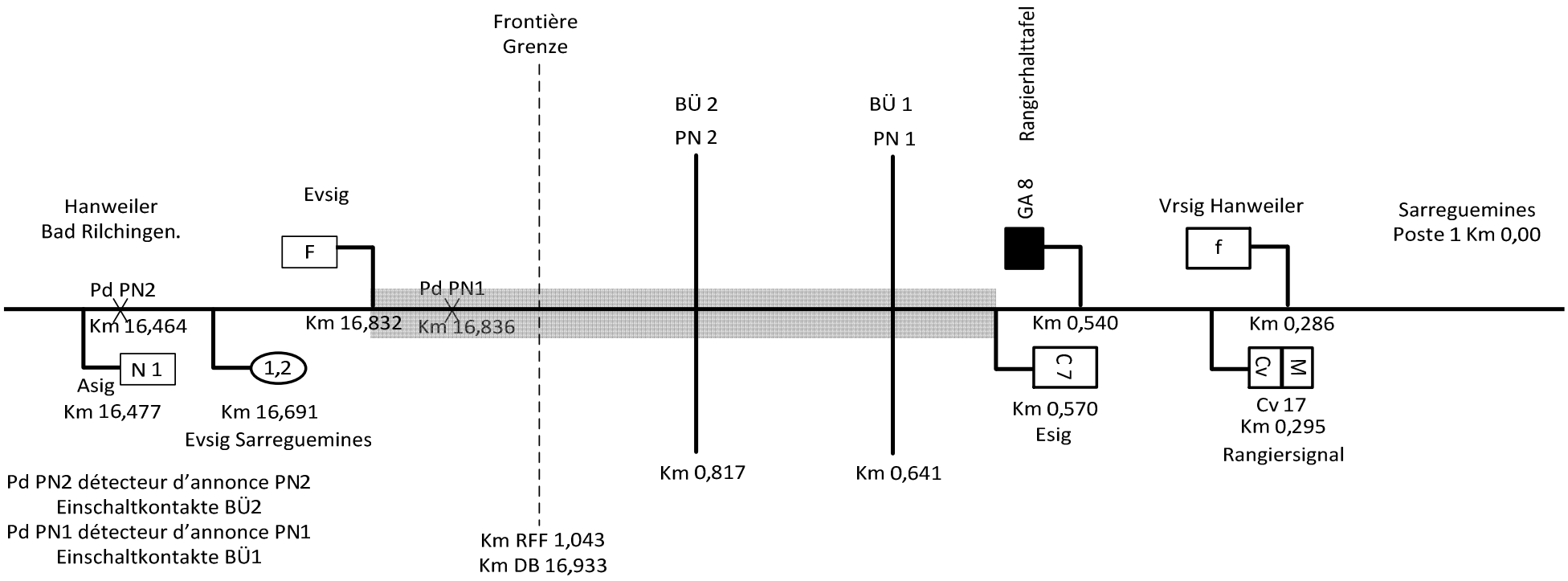
L'AC de Sarreguemines doit respecter les prescriptions suivantes:

- L'AC de Sarreguemines effectue les circulations à voie fermée sur le tronçon Sarreguemines – frontière étatique selon les prescriptions de la SNCF.
- 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.

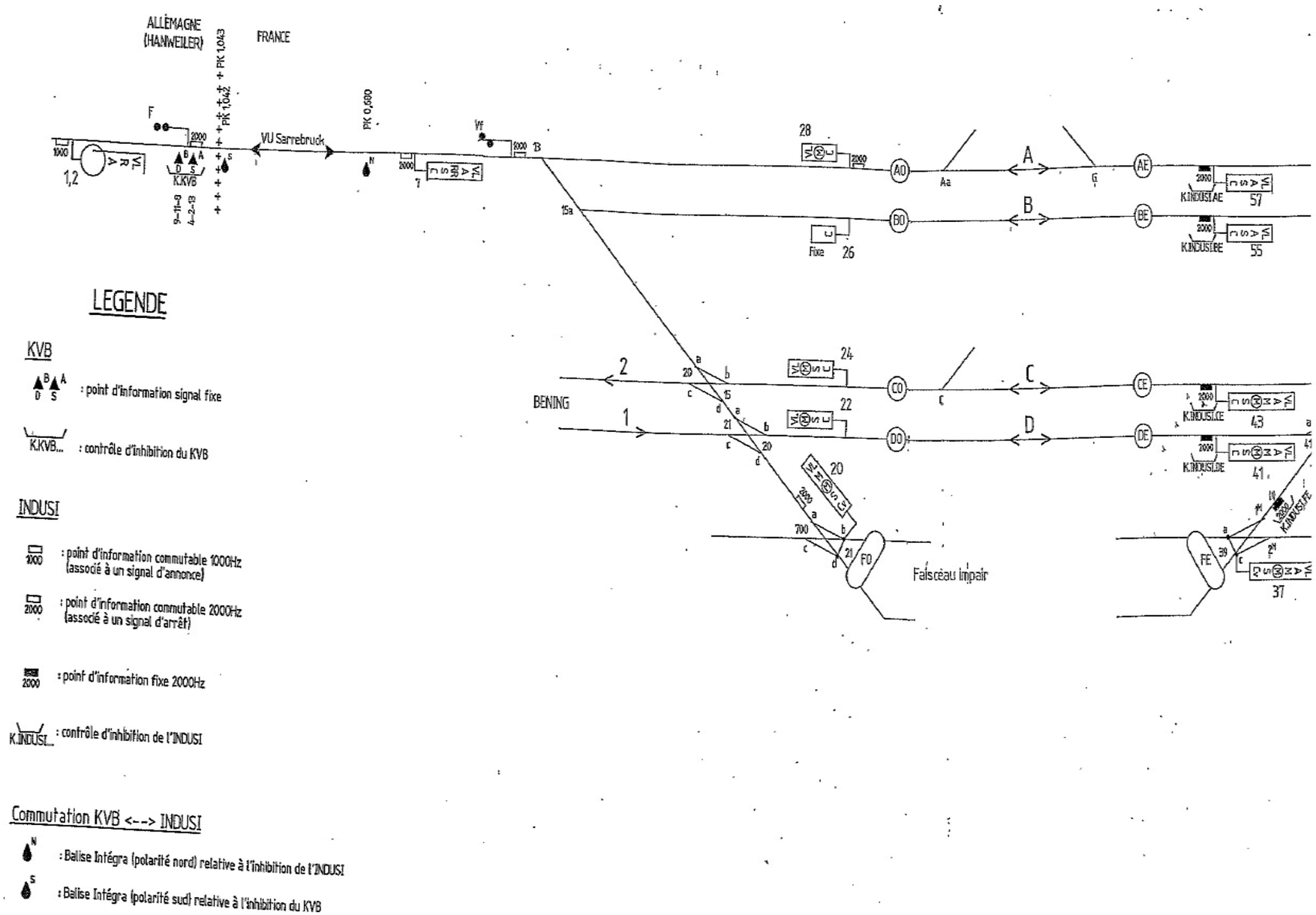
Par l'annonce de la fin des travaux sur la voie Sarreguemines - Hanweiler selon l'article 83, l'AC de Sarreguemines confirme à l'Agent Circulation de Hanweiler que toutes les circulations à voie fermée sont terminées

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)

Vordruck ... von ... *imprimé(s) /*

Befehle
Ordres
1 - 14

Triebfahrzeugführer Zug – Spentfahrt – Spentfahrt Kl – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Ranglerfahrt .....
Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.

Standort ..... (km / Signal / Weiche) *(km / signal / aiguille)* Ir Rg/Gg/Gl ..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) *(numéro, poste / entre le poste et le poste)*
lieu *voie*

1 **Sie dürfen – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren**
Vous pouvez - entrer en gare / entrer dans le secteur circulation / circuler au-delà de la bif / jonction

1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

2 **Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in**
Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du

Signal usw. *signal etc.*	**Bezeichnung / km** *désignation / km*	**Bf** *gare*, **Bft** *secteur circulation*, **Abzw** *bif*, **Üst** *jonction*, **Bk** *poste de block*, **Dkst** *point de protection*

2.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

3 **Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.**
Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation

3.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

4 **Sie fahren auf dem Gegengleis von** ..... **bis** .....
Vous circulez en sens inverse du sens normalement utilisé de *jusqu'à*

5 **Sie** - fahren / schieben nach - **von** .....
Vous - circulez / poussez – de

in Richtung ..... **bis** ..... **und kehren zurück.**
en direction de *jusqu'à* *et revenez à la gare en arrière.*

5.1 Hinfahrt auf Regelgleis. Rückfahrt auf Gegengleis
À l'aller : en sens normal. Au retour : en sens inverse du sens normalement utilisé.

5.2 Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis
À l'aller : en sens inverse du sens normalement utilisé. Au retour : en sens normal.

8 **Sie müssen** - zwischen Zmst ..... und Zmst .....
Vous devez vous arrêter entre le poste de *et le poste de*

- Im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... **halten vor BÜ** in km .....
- en gare / secteur circulation / bif / jonction de *avant le PN au km*

/ km ..... / km ..... / km ..... / km ..... / km .....

Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.
Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.

10 **Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart** .....
Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS

10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.

11 **Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.**
Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée.
Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.

12 **Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:**
Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :

km/h *km/h*	**auf Sicht** *marche à vue*	**im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst** *En / entre gare / secteur circulation / bif / jonction*	**und Bf / Bft / Abzw / Üst** *et gare / secteur circulation / bif / jonction*	**in / von km / Sig** *du km / signal*	**bis km / Sig** *au km / signal*	**Grund Nr.** *motif n°*
	auf Sicht					
	auf Sicht					
	auf Sicht					

12.1 Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an .....
Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à

12.2 Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat.
Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.

12.3 Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an .....
Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à

12.4 PZB am .....sig ..... in km ..... ständig wirksam / unwirksam.
Balise PZB - du signal *- au km* *- constamment active / inactive.*

	12.6	*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. *Seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.*
	12.7	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1. *Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.*
	13	**Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen ..... und ..... entbunden.** *Vous êtes dispensé de marcher à vue entre et*
	14	....

Übermittlungscode (numéro de transmission): .....

..... , ... , ...
(Ort - *lieu*) (Datum - *date*) (Uhr - *heure*) (Minuten - *minutes*)

..... , ...
(Fahrdienstleiter - *agent circulation*) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) - *reçu (nom, fonction)*

bei fmdl. Übermittlung *(en cas de transmission téléphonique)* :
☐ *TF (RST)* / ☐ *arrière (arme)* .....

Grund Nr. *motif n°*	Anlass für Befehl 12 *motifs de l'ordre 12*	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 *ordre 12, colonne 1 ou 2*
Gleisbelegung, Zugfolge / *occupation de la voie, succession des trains*		
1	Gleis kann besetzt sein / *la voie peut être occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
2	Fahrzeuge im Gleis / *voie occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs / *Circulations engagées sur voie fermée*	auf Sicht / *marche à vue*
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / *réception sur voie en impasse*	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / *réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse particulièrement courte*	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg / *pas de distance de glissement*	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / *dérangement des communications entre postes d'annonce*	auf Sicht / *marche à vue*
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit / *période de fermeture à la circulation*	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren / *train de voyageurs circule exceptionnellement sur une voie réservée aux trains de fret*	40 km/h
Bahnübergänge, Spurrillen / *PN, gouttières des voies*		
10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert / *PN insuffisamment protégés*	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / *ornières verglacées et enneigés*	30 km/h
Arbeiten, La / *travaux, LTV*		
20	Bauarbeiten - *travaux*	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gleis / *portion de voie fermée impraticable*	auf Sicht / *marche à vue*
22	Zustand nach Bauarbeiten / *Constat de l'infrastructure après travaux*	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt / *personnel du chantier non avisé*	auf Sicht / *marche à vue*
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La / *réduction de la vitesse inférieure à celle reprise au « La »*	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis / *agents présents dans la voie fermée*	20 km/h und auf Sicht
Mängel an Bahnanlagen / *défauts aux installations*		
30	Mängel am Oberbau / *défaut de la voie*	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) *présomption d'avarie caténaire (également sur voie voisine)*	auf Sicht / *marche à vue*
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) *présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)*	auf Sicht / *marche à vue*
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel / *présomption de stalactite dans le tunnel*	auf Sicht / *marche à vue*
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört / *équipement PZB au sol en dérangement*	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen *encienchement aiguille / signal en dérangement*	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert *aiguille immobilisée manuellement sans cadenassage.*	5 km/h
37	HOA / FBOA gestört - *DBC / Détecteur de frein(s) serré(s) en dérangement*	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich *Information des voyageurs à quai impossible*	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert *Voyageurs non informés du changement du quai.*	auf Sicht / *marche à vue*
Besonderheiten am Zug / *particularités au train*		
40	Engstelle für Lü-Sendungen / *gabarit réduit pour transports exceptionnels*	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen *Armement de la voie insuffisant pour véhicules à charge D*	*)
42	Spitzensignal unvollständig / *signalisation d'avant incomplète*	40 km/h
43	Windwarnung / *avis de vents forts*	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / *Vitesse limite autorisée variable*

Anlage 3b Bulletin (zweisprachig) der SNCF
Annexe 3b Bulletin (bilingue) de la SNCF

Bulletin C block automatique SNCF
(Befehl C Selbstblock SNCF)

CBA

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 Block Automatique

☐ **le guidon d'arrêt** ……
(numéro / Nummer)

- 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**.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

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

Anlage 4 Vordruck „Anforderung von Hilfe“ (zweisprachig)
Annexe 4 Demande de secours (bilingue)

Procédure origine Conducteur

Verwendet von einem Tf um dem „Agent Circulation“ Aufträge oder Meldungen mitzuteilen.

	DEMANDE DE SECOURS / *Hilfsanforderung.*

Condition d’utilisation : pour demander le secours lors d’une impossibilité d’acheminer tout ou partie de son train pour une cause quelconque (matériel, voie ...).
Verwendung:*.um Hilfe anzufordern wenn der Zug / Zugteil aus irgendeinem Grund (Fahrzeugnummer, Gleis, ...) liegen bleibt.*

- Le PK indiqué **correspond à la tête de train ou de la seconde partie ;**
  *Der angegebene Kilometerpunkt **entspricht der Zugspitze oder Spitze des 2. Zugteils.***
- Utiliser le formulaire **REMA** en cas de demande d’annulation de demande de secours.
  *Zur Aufhebung der Hilfsanforderung wird das Formular **REMA** verwendet.*

Procédure origine Conducteur

Verwendet von einem Tf um dem „Agent Circulation“ Aufträge oder Meldungen mitzuteilen.

Informations venant du conducteur
Meldungen des Triebfahrzeugführers

DSEC

Conducteur du train ..... *(numéro)* **Engin moteur :** ..... *(numéro)*
Triebfahrzeugführer des Zuges *(Nummer)* **Triebfahrzeug** *(Nummer)*

..... Véhicules / *Wagen*, ... Tonnes / *Wagenzuggewicht*,
Longueur / *Länge* : ..... m, ☐ Marchandises dangereuses / Gefahrgüter

en détresse sur voie / *liegen geblieben in Gleis* ..... au km / in Km .....
(numéro / Nummer)

☐ entre la gare de / *zwischen Bahnhof* ..... et de / *und* .....
☐ arrêté au signal / repère / *hält am Signal / „repère“* .....
(numéro / Nummer)
☐ entre les postes de / *zwischen den Stellwerken von* ..... et de / *und* .....
☐ à contre sens / *auf dem Gegengleis* ☐ à contre voie / *auf „contre voie“*

Je demande le secours pour / ***Ich fordere Hilfe an*** *wegen* :

Motif / *Grund* : .....

circonstances particulières / Besondere Verhältnisse : .....

☐ retour en arrière nécessaire / *Rückfahrt erforderlich*
☐ wagon de secours nécessaire / *Hilfsgerätewagen erforderlich*
☐ grue de relevage nécessaire / *Kranwagen erforderlich*
☐ autres moyens / *sonstige Hilfsmittel* : .....
.....

Je donne l'assurance que je ne me remettrai pas en marche de moi-même.
Ich versichere, daß ich den Zug nicht ohne Zustimmung des „Agent circulation“ bewegen werde.

Ou / Oder

Informations venant du conducteur
Meldungen des Triebfahrzeugführers

Deuxième partie de train / *Zurückgelassener Zugteil* .....
(numéro / Nummer)

..... Véhicules / *Wagen*, ... Tonnes / *Wagenzuggewicht*,
Longueur / *Länge* : ..... m, ☐ Marchandises dangereuses / Gefahrgüter

en détresse sur voie / *liegen geblieben in Gleis* ..... au km / in Km .....
(numéro / Nummer)

☐ entre la gare de / *zwischen Bahnhof* ..... et de / *und* .....
☐ arrêté au signal / repère / *Hält am Signal / „repère“* .....
(numéro / Nummer)
☐ entre les postes de / *zwischen den Stellwerken von* ..... et de / *und* .....
☐ à contre sens / *auf dem Gegengleis* ☐ à contre voie / *auf „contre voie“*

Je demande le secours pour / ***Ich fordere Hilfe*** *an wegen* :

Motif / Grund : .....

circonstances particulières / Besondere Verhältnisse: .....

☐ retour en arrière nécessaire / *Rückfahrt erforderlich*
☐ wagon de secours nécessaire / *Hilfsgerätewagen erforderlich*
☐ grue de relevage nécessaire / *Kranwagen erforderlich*
☐ autres moyens / *sonstige Hilfsmittel* : .....
.....

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*

PROCEDURE REMA Bilingue / *REMA Zweisprachig*

Procédure origine Conducteur

Verwendet von einem Tf um dem „Agent Circulation" Aufträge oder Meldungen mitzuteilen.

ANNULATION DE LA DEMANDE DE SECOURS

Aufhebung der Hilfsanforderung

DEMANDE D'AUTORISATION DE REMISE EN MARCHE

Erlaubnis zur Weiterfahrt

	ANNULATION SECOURS / ***Aufhebung Hilfsanforderung***

Condition d'utilisation : pour demander l'annulation de sa demande de secours et pour demander puis obtenir l'autorisation de se remettre en marche.
Verwendung: *um die Aufhebung seiner Hilfsanforderung zu veranlassen und die Erlaubnis zu Weiterfahrt zu beantragen.*

Ce formulaire est exclusivement réservé à la procédure d'annulation d'une demande de secours /
Dieses Formular ist ausschließlich zum Aufheben seiner Hilfsanforderung zu verwenden.

Cette procédure doit **obligatoirement** être **complétée** avant la remise en marche.
*Dieses Verfahren muss **unter alle Umständen** vollständig vor der Weiterfahrt **ausgeführt sein.***

Procédure origine Conducteur

Verwendet von einem Tf um dem „Agent Circulation“ Aufträge oder Meldungen mitzuteilen

Informations venant du conducteur
Meldungen des Triebfahrzeugführers

DEMANDE REMA

Conducteur du **train** ..... *(numéro)* arrêté sur voie ..... *(numéro)* au km .....
Triebfahrzeugführer des **Zuges** *(Nummer)* hält in Gleis *(Nummer)* in Km

☐ **J'annule** ma demande de secours transmise le ..... à .....
(jour/mois/année) *(heures/minutes)*
Ich annulliere meine beantragte Hilfe am *(Tag/Monat/Jahr)* um *(Std/Minute)*

☐ **Je demande l'autorisation de me remettre en marche / Ich beantrage die Zustimmung zur Weiterfahrt.**

Poste / Stellwerk : ..... *Date / Datum :* ..... *Heure / Uhrzeit :* .....
(nom du poste / Stellwerksname) *(jour/mois/année / Tag/Monat/Jahr)* *(heures/minutes / Std/Minuten)*

NOTIFICATION REMA / *BESTÄTIGUNG REMA*

Autorisation est donnée au conducteur du **train** ..... *(numéro)* de **se remettre en marche**
Zustimmung zur Weiterfahrt wird dem Triebfahrzeugführer des **Zuges** *(Nummer)* erteilt.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

« Dépêche » n°/ 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

Anlage 5 Vordruck „Reihenfolge der Züge“
Annexe 5 Tableau de Succession des Trains

REIHENFOLGE DER ZÜGE ZWISCHEN HANWEILER UND SARREGUEMINES

TABLEAU DE SUCCESSION DES TRAINS ENTRE HANWEILER ET SARREGUEMINES
FÜR DEN FAHRPLANABSCHNITT ……
SERVICE AU ……

1		2		3	4	5		6		7
SARREGUEMINES				ZUGNUMMER NUMERO DU TRAIN		HANWEILER				VERKEHRSTAG PERIODICITE
Ankunft Arrivée		Abfahrt Départ		Nach Sarreguemines Vers Sarreguemines	Nach Hanweiler Vers Hanweiler	Ankunft Arrivée		Abfahrt Départ		
Std h	Min mn	Std h	Min mn			Std h	Min mn	Std h	Min mn	

Aufgestellt:
Etabli

……...

Für den Bahnhof Sarreguemines
(Unterschrift)
Pour la gare de Sarreguemines
(Signature)

Für die Produktionsdurchführung Saarbrücken
(Unterschrift)
Visa de Produktionsdurchführung Saarbrücken
(Signature)

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
Article 1 : Généralités L'AC de Sarreguemines dispose d'un Poste GSM-R D. L'appareil est utilisable par l'AC pour: - 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. 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.	**Abschnitt 1: Allgemeines** Der Fdl Sarreguemines verfügt über ein GSM-R D-Gerät. Das Gerät kann vom Fdl genutzt werden für: - die gesamte Kommunikation mit dem Fdl Hanweiler - die Verständigung mit den Zügen auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke im Gefahrenfall zur Abgabe eines Nothaltauftrages. Das Gerät dient außerdem der Unterrichtung des Fdl Sarreguemines Poste 1 über einen ausgelösten Notruf im Netz GSM-R D.
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 :	**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:

„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."

[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.»]

ou lorsque le danger n'impose l'arrêt que d'un seul train :

oder wenn nur ein Zug angehalten werden soll:

„Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten.

Ich wiederhole: Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten!
Hier Fahrdienstleiter Sarreguemines Poste 1. "

[Traduction pour information :
« Danger, arrêt immédiat du train n°… .
Je répète: Danger, arrêt immédiat du train n° …. Ici AC de Sarreguemines Poste 1. »]

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:

„…und Oberleitung auf der Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler ausschalten."

[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: Dérangement 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 Netz, 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 Netz, 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 SGTC 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 Netz AG aufgezeichnet. Bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten oder Unfällen kann SGTC (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 Netz 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 Sarreguemines Poste 1.	**Abschnitt 5: Bedienungsanleitung für GSM-R D** DB Netz 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 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 **C**irculation (**AC**)	**F**ahrdienstleiter (**F**dl)
Annonce	Zugmeldung
Autorisation d'incorporation d'un Transport Exceptionnel	Einstellungsgenehmigung für einen aT; erfolgt bei der DB mittels **Bef**örderungs**ano**rdnung (Bef-Ano) oder **F**ahr**pl**anan**o**rdnung (**F**plo)
Avis de **T**ransport **E**xceptionnel (ATE)	Bza ist eine Abkürzung, mit der bei der DB Netz AG die Bearbeitungsnummer für außergewöhnliche Transporte versehen wird. Sie leitet sich ab von den Worten ***B**etrieb, **Z**ugförderung* und ***a**ußergewöhnlich*.
Central **S**ous **S**tation (**CSS**)	**Z**entralschaltstelle (**Zes**)
Centre **O**pérationnel de **G**estion des **O**pérations (**COGC**)	**B**etrieb**z**entrale (**BZ**)
Conducteur	**T**riebfahrzeug**f**ührer (**Tf**)
Dispositif d'Attention – Dispositif de Réflexion	Merkhinweis
Document de **R**éférence du **R**éseau (**DRR**)	**S**chienen**n**etz-**B**enutzungsbedingungen (**SNB**)
Entreprise **F**erroviaire (**EF**)	**EVU** (**E**isenbahn**v**erkehrs**u**nternehmen)
Fiche **L**igne **A**vis **S**ignalisation **H**ebdomadaire (FLASH)	Zusammenstellung der vorübergehenden **La**ng-samfahrstellen und anderen Besonderheiten (**La**)
Gestionnaire d'**I**nfrastructure (**GI**) **S**ervice **G**estionnaire des **T**rafics et des **C**irculations (**SGTC**)	**EIU** (**E**isenbahn**i**nfrastruktur**u**nternehmen)
Global **S**ystem for **M**obile communication - **R**ailway (GSM-R)	idem – ebenso
Guidon d'**A**rrêt (**GA**)	pas d'équivalence – keine Entsprechung
Contrôle de **V**itesse par **B**alise (**KVB**)	**P**unktförmige **Z**ug**b**eeinflussung (**PZB)**
Limitation **T**emporaire de **V**itesse (**LTV**)	**L**angsamfahrstelle (La-Stelle)
Ordre écrit bilingue	Zweisprachiger schriftlicher Befehl
Avis d'arrivée	Rückmeldung
Régime de l'Avis d'Arrivée	Räumungsprüfung auf Zeit
Réseau **F**erré de **F**rance (**RFF**)	<frz. Schienennetzbetreiber>
Renseignements **T**echniques (**RT**)	**V**erzeichnis der örtlich **z**ulässigen **G**eschwindigkeiten (**VzG**)
Signal d'entrée	**E**infahr**sig**nal (**Esig**)
Signal de sortie	**A**usfahr**sig**nal (**Asig**)
Système de **L**ignes **A**ériennes de **C**ontact (**SLAC**)	**O**ber**l**eitungs**a**nlage (**Ola**)
<téléphonie interne DB>	**B**asa **(Ba**hn**s**elbstanschluß**a**nlage – bahninternes Telefonnetz)
Transport **E**xceptionnel (**TE**)	**a**ußergewöhnlicher **T**ransport (**aT**)

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsame Regelung haben:

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

und

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

2 Gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke

siehe folgende Seiten

Direction de la Circulation Ferroviaire EIC Lorraine 14, Viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex	Direction de l'Exploitation 92, Avenue de France F-75648 Paris Cedex 13	DB Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken

GEMEINSAME REGELUNG DER ÖRTLICHEN BESONDERHEITEN AUF DER GRENZSTRECKE

Forbach – Saarbrücken Hbf

ZWISCHEN RFF, SNCF UND DB NETZ AG

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

Forbach – Saarbrücken Hbf

ENTRE RFF, SNCF ET DB NETZ AG

Gültig ab

Applicable à partir du

11.12.2011

LOR-CE-SE 00 A-01-n° 006

Geschäftsführende Stellen
Services dirigeants responsables

DB Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken	(abgekürzt DB Netz) (abréviation DB Netz)

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	Betriebsverfahren	**Etablissement public de sécurité ferroviaire**	EPSF
RB Südwest	Eisenbahnbetriebsleiter Fahrplan/Kundenmanagement Koordination Betrieb/Bau BZ Karlsruhe	**SNCF Réseau**	DSSR, DCF, IOS, BTE, PIPR
Produktions-durchführung Saarbrücken	Instandhaltung Betrieb	**DSEM**	CORINT
DB Energie		**EIC Lorraine**	Pôle Sécurité COGC (2 ex) BHR UO Infra Metz-Sablon Gare de Forbach (Poste 2, Poste 3, Dirigeant Circulation)
Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im grenzüberschreitenden Verkehr mit der SNCF		**Infrapôle Lorraine**	Pôle QS
Eisenbahn-Bundesamt (EBA)		**INFRALOG Lorraine**	CSS Pagny-sur-Moselle)
EVU, die die Strecke befahren			

Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Eingearbeitet (Nz.)
1	Neue Befehle	13.12.2015		

Rectificatifs

N°	Date
1 Version 2	13.12.2015

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

Saarbrücken, den 21.09.11

gez. i.V. Herrmann

gez. i.A. Königstein

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

Nancy, le 28.07.11

gez. Fréderic Horny

Réseau Ferré de France
(RFF)
Direction de l'Exploitation
92, Avenue de France
F-75648 Paris Cedex 13

Paris, le 08.08.11

gez. Serge Michel

Inhaltsverzeichnis/Sommaire

Kapitel I. Allgemeines 7
Abschnitt 11 – Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung 7
Article 11 – Documents abrogés ; date d'application de la consigne commune 41
Abschnitt 12 – Inhalt 7
Article 12 – Objet, principes 41
Abschnitt 13 – Sprachregelung 7
Article 13 – Langue à employer 41
Abschnitt 14 – Änderung von Regelungen 8
Article 14 – Modifications aux textes réglementaires 42

Kapitel II. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Forbach – Saarbrücken Hbf 9
CHAPITRE II : PRINCIPES D'EXPLOITATION ET INSTALLATIONS DE LA SECTION FRONTIERE FORBACH - SAARBRÜCKEN HBF 43
Abschnitt 21 – Definition der Grenzstrecke 9
Article 21 – Définition de la section frontière 43
Abschnitt 22 – Betriebsführung auf der Grenzstrecke 9
Article 22 – Régime d'exploitation et service de la circulation 43
Abschnitt 23 – Umschaltung der Zugsicherungssysteme 9
Article 23 – Commutation des systèmes de sécurité 43
Abschnitt 24 – Kommunikationseinrichtungen 10
Article 24 – Installations de télécommunication 44
Abschnitt 25 – Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke 11
Article 25 – Cantonnement des trains sur la section frontière 45
Abschnitt 26 – Elektrischer Zugbetrieb 12
Article 26 - Installations de traction électrique 46
Abschnitt 27 – Änderung der ständigen Signalisierung 13
Article 27 - Modifications de la signalisation permanente 46
Abschnitt 28 – Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten 13
Article 28 - Installations de limitations temporaires de vitesse 47
Abschnitt 29 – Änderung von technischen Einrichtungen 15
Article 29 – Modifications des installations 49

Kapitel III. Trassenmanagement 16
CHAPITRE III : GESTION DE LA CAPACITE 50
Abschnitt 31 – Grundsätze 16
Article 31 – Principes 50
Abschnitt 32 – Trassenanmeldung 16
Article 32 –Demandes de sillons 50
Abschnitt 33 – Änderung und Streichung von Trassen 16
Article 33 – Modification et suppression de sillons 50
Abschnitt 34 – Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke 17
Article 34 – Fourniture des documents pour l'élaboration des horaires sur la section frontière 51

Kapitel IV. Regelungen für die Züge 18
CHAPITRE IV : PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS 52
Abschnitt 41 Anzuwendende Regelungen bezüglich Zugbildung und Bremsen 16
Article 41 – Prescriptions à appliquer concernant la composition et le freinage 52
Abschnitt 42 – Schlusssignale an Zügen 18
Article 42 – La signalisation d'arrière des trains 52
Abschnitt 43 – Geschwindigkeiten 18
Article 43 – Vitesse 52
Abschnitt 44 – Einstellen von Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit 18
Article 44 – Incorporation de véhicules inaptes à la vitesse maximale du train 52
Abschnitt 45 – Beförderung gefährlicher Güter 18
Article 45 – Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses 52
Abschnitt 46 – Ausfall von Zügen 19
Article 46 – Suppression de trains 52
Article 47 – Fahrten, bei denen das zuverlässige Funktionieren der Gleisfreimeldeanlagen nicht sichergestellt ist 20
Article 47 – Circulations susceptibles de ne pas assurer le bon fonctionnement du circuit de voie 53

Kapitel V. Fahrdienst auf den Betriebsstellen 20
CHAPITRE V : CIRCULATION DES TRAINS 54
Abschnitt 50 – Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern 20
Article 50 – Communications entre les AC 54
Abschnitt 51 – Durchführung der Zugmeldungen 20
Article 51 – Conditions d'annonce des trains 54
Abschnitt 52 – Schriftliche Befehle 21
Article 52 – Ordres écrits. Bulletins 55
Abschnitt 53 – Gefährliche Ereignisse 21
Article 53 – Incidents - Situations dangereuses 55
Abschnitt 54 – Hilfeleistung, Zurücksetzen eines Zuges 22
Article 54 – Secours, retour d'un train à la gare en arrière 56
Abschnitt 55 – Gleissperrung 23
Article 55 – Fermeture de la voie 57
Abschnitt 56 – Sperrfahrten 24
Article 56 – Circulation à voie fermée 58
Abschnitt 57 – Fahren auf dem Gegengleis 26
Article 57 – Circulation en sens inverse du sens normal 60
Abschnitt 58 – Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz 29
Article 58 – Dérangement des installations de sécurité ou de radio embarquées 64
Abschnitt 59 – Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke 29
Article 59 – Dérangement des installations techniques de la section frontière 64
59.1 Besonderheiten in Zusammenhang mit der Funktionsweise der Blockeinrichtungen zwischen Saarbrücken Hbf und dem Blocksignal 50,0 (in km 50,056) 29
59.1 Particularités relatives à l'exploitation du block entre Saarbrücken Hbf et le signal de block 50,0 (km 50,056) 64
59.2 Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl 31
59.2 Dérangement total des moyens de communication entre les AC 66
59.3 Besonderheiten im Zusammenhang mit der Vorbeifahrt am Halt zeigenden Blocksignal 50,2 (in km 50,205) 32
59.3 Particularités relatives au franchissement du signal de block 50,2 (Km 50,205) fermé 67
59.4 Fahrten mit gesenktem Stromabnehmer auf der Grenzstrecke und in den anschließenden Bahnhofsbereichen 32
59.4 Circulation avec pantographes abaissés sur la section frontière et les zones de gare contigües 67

Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporte (aT) 33
CHAPITRE VI : TRANSPORTS EXCEPTIONNELS 69
Abschnitt 61 – Grundsätze 33
Article 61 – Principes 69
Abschnitt 62 – Zweisprachiger Vordruck 33
Article 62 – Imprimé spécifique bilingue 69
Abschnitt 63 – Einstellungsgenehmigung für aT 34
Article 63 – Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels 70
Abschnitt 64 – Anbieten und Annehmen von aT 34
Article 64 – Offre et acceptation des transports exceptionnels 70
Abschnitt 65 – Durchführen von aT mit Einschränkungen auf der Grenzstrecke 34
Article 65 – Circulation des transports exceptionnels soumis à restriction de circulation sur la section frontière 71

Kapitel VII. Rangieren 35
CHAPITRE VII : MANOEUVRES 72
Abschnitt 71 – Grundsätze 35
Article 71 – Principes 72
Abschnitt 72 – Rangieren über das Einfahrsignal C 302 des Bahnhofs Forbach hinaus 35
Article 72 – Manœuvres au delà du signal d'entrée C 302 de la gare de Forbach 72

Kapitel VIII. Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen und Arbeiten an diesen Anlagen 36
CHAPITRE VIII : ENTRETIEN PREVENTIF ET CURATIF DES INSTALLATIONS FIXES ET TRAVAUX SUR CES INSTALLATIONS 73
Abschnitt 81 – Grundsätze 36
Article 81 – Principes 73
Abschnitt 82 – Arbeiten im Gleis Forbach – Saarbrücken (Gleis 1) 37
Article 82 – Travaux sur la voie de sens Forbach - Saarbrücken (voie 1) 74
Abschnitt 83 – Arbeiten im Gleis Saarbrücken – Forbach (Gleis 2) 38
Article 83 – Travaux sur la voie de sens Saarbrücken – Forbach (voie 2) 75
Abschnitt 84 – Sperrfahrten bei Arbeiten 40
Article 84 – Circulation à voie fermée pour travaux 77
Abschnitt 85 – Zugfahrten auf der Grenzstrecke bei ausgeschalteter Oberleitung 40
Article 85 – Circulation des trains sous caténaire consignée de la section frontière 77

CHAPITRE I : GENERALITES 41

Anlagen / Annexes

1 Übersichtsplan über die Grenzstrecke 78
Plan de la section frontière

2 Plan der KVB/PZB-Balisen 79
Schema des balises KVB/PZB

3a Befehl DB (deutsch/französisch) 80
Ordre DB (allemand/français)

3b Befehle (zweisprachig) der SNCF 83
Bulletins (bilingues) de la SNCF

4 Schriftlicher Befehl der SNCF für das Befahren des Gegengleises 84
auf dem Gleis 2 von Forbach auf die freie Strecke
Ordre écrit SNCF bilingue de mouvement à contre-voie sur voie 2
du Forbach vers un point de pleine voie

5 Schriftlicher Befehl der SNCF für das Befahren des Gegengleises 85
für die Rückkehr auf dem Gleis 1 von der freien Strecke nach Forbach
Ordre écrit SNCF bilingue de mouvement à contre-voie
sur voie 1 d'un point de pleine voie vers Forbach

6 Schriftlicher Befehl der SNCF für das Befahren des Gegengleises 86
auf dem Gleis 2 von Forbach nach Saarbrücken Hbf
Ordre écrit SNCF bilingue de mouvement à contre-voie
sur voie 2 de Forbach à Saarbrücken Hbf

7 GSM-R 87

Kapitel I. Allgemeines

Abschnitt 11 – Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die deutsche Ausgabe vom 15.06.2004 und die „consigne d'établissement" (CE S0 n°1/51) vom 05.06.2003, gültig ab 15.06.2004.
Sie tritt am 11.12.2011 in Kraft.

Abschnitt 12 – Inhalt

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

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

Es ist grundsätzlich das französische Regelwerk anzuwenden.

- durch DB Netz für den deutschen Teil der Grenzstrecke, der in km 5,483 (DB Netz) 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 Netz 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.

Abschnitt 13 – 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 Netz und SNCF Infra 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.

Abschnitt 14 – Änderung von Regelungen

(1) Diese gemeinsame Regelung wird von DB Netz, RFF und SNCF Infra herausgegeben. Jede Änderung muss im Voraus zwischen DB Netz, RFF und SNCF Infra 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 Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken	Société Nationale des Chemins de Fer Français Etablissement Infra Circulation Lorraine 14, Viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex	Réseaux ferré de France Direction de l'Exploitation 92, Avenue de France F-75648 Paris Cedex 13

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

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

Abschnitt 21 – Definition der Grenzstrecke

(1) Die Grenze der Infrastrukturbetreiber, die der Staatsgrenze entspricht, befindet sich in km 51,363 (RFF) bzw. km 5,483 (DB Netz). 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 (RFF)/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.

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

Abschnitt 22 – 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 [= Stw] 3.
Der für Saarbrücken Hbf zuständige Fdl hat seinen Sitz in der BZ Karlsruhe.

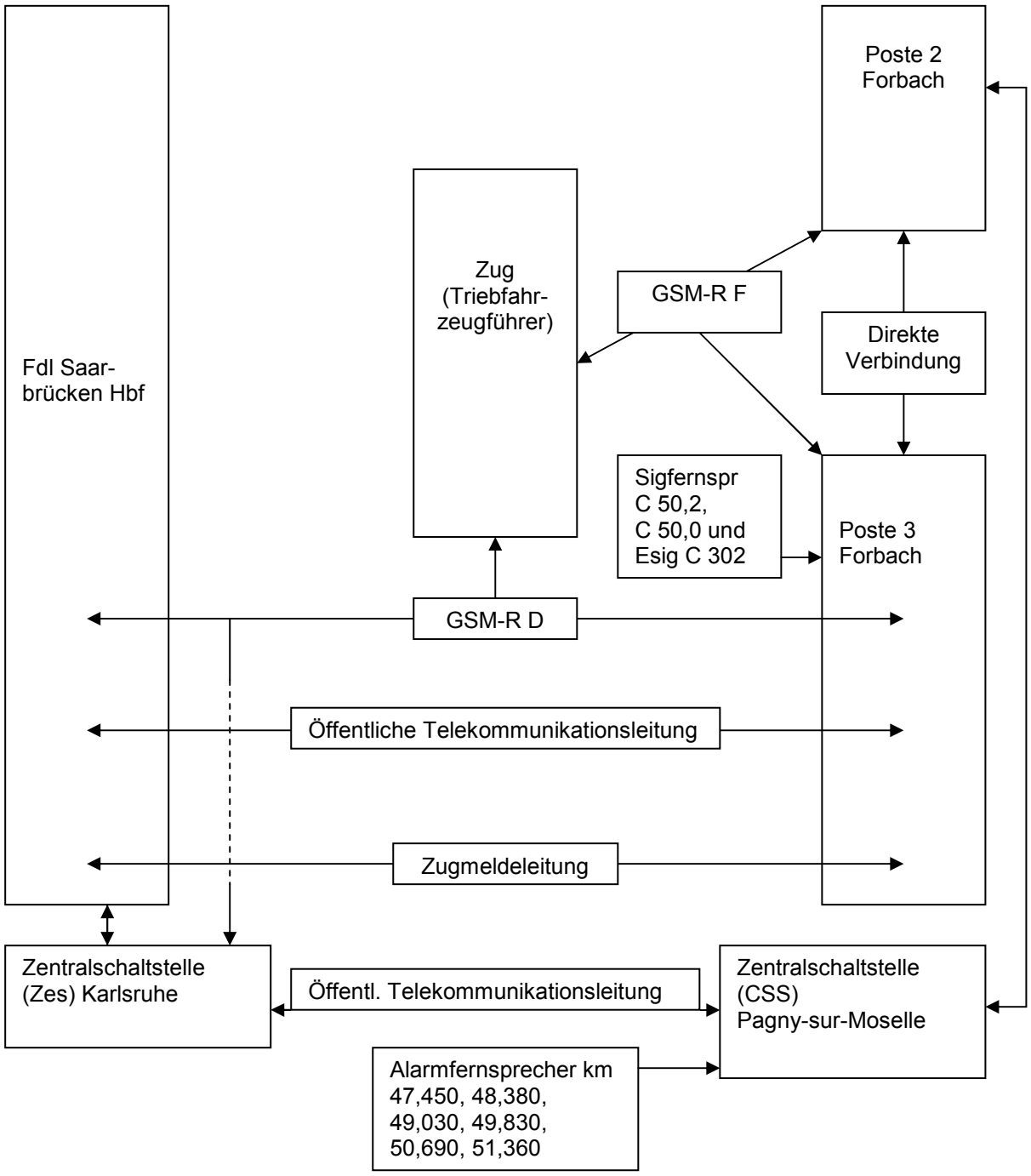
Abschnitt 23 – Umschaltung der Zugsicherungssysteme

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

Abschnitt 24 – 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:

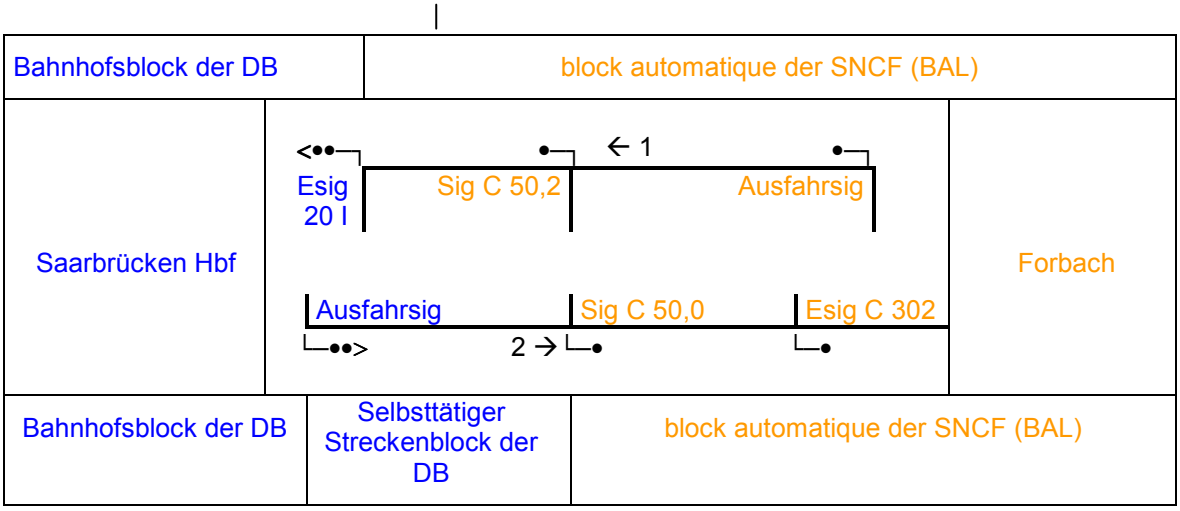
Standort der Tafel GSM-R F, Canal 4 am Gleis Saarbrücken – Forbach in km 51,337
Standort der Tafel GSM-R D am Gleis Forbach – Saarbrücken in km 4,725.

(3) Alle Gespräche zwischen dem Fdl Saarbrücken Hbf und den Tf über GSM-R werden aufgezeichnet. Wenn notwendig (z.B. Unfälle, Störungen) und auf Anfrage von SNCF INFRA, stellt DB Netz die Aufzeichnungen sicher und übergibt sie so schnell wie möglich an SNCF INFRA.

(4) Der Fdl Forbach Poste 3 verfügt über ein mobiles französisches GSM-R-Gerät mit einer deutschen SIM-Karte, deren Nutzungsbedingungen in der „Vereinbarung über die Nutzung von GSM-R D durch den Fdl Poste 3 Forbach“ enthalten sind. Diese Vereinbarung wird bei den geschäftsführenden Stellen der vorliegenden „Gemeinsamen Regelung der örtlichen Besonderheiten“ aufbewahrt. Die Regelungen für die Nutzung des GSM-R-Geräts sind in Anlage 7 enthalten.

Abschnitt 25 – Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke

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



(2) Im Gleis 1 von Forbach nach Saarbrücken Hbf gibt es zwei Blockabschnitte der Bauform BAL (SNCF):

- von den Ausfahrsignalen des Bahnhofs Forbach (Signale C 301, 303, 307) bis zum Blocksignal 50,2 in km 50,205
- vom Blocksignal 50,2 bis zum Einfahrsignal 20 I des Bahnhofs Saarbrücken Hbf.

a) Die Ausfahrsignale des Bahnhofs Forbach zeigen automatisch

- Halt bei Besetzung der Gleisabschnitte zwischen den Ausfahrsignalen und dem Blocksignal 50,2,
- Ankündigungsstellung nach Vorbeifahrt am Blocksignal 50,2 und Besetzung des Gleisabschnitts zwischen diesem Signal und dem Einfahrsignal 20 I des Bahnhofs Saarbrücken Hbf,
- Fahrtstellung, wenn der Gleisabschnitt zwischen den Ausfahrsignalen des Bahnhofs Forbach und dem Signal 20 I (einschließlich Durchrutschweg hinter diesem Signal) frei ist.

b) Das Blocksignal 50,2 zeigt automatisch

- die Stellung „C“ (Halt) nach Vorbeifahrt am Signal
- die Stellung „VL“ (Fahrt), wenn der Gleisabschnitt bis zum Signal 20 I (einschließlich Durchrutschweg hinter diesem Signal) frei ist und das Signal 20 I Halt gezeigt hat.

c) Die Einfahrt in einen besetzten Blockabschnitt vorbei an den Ausfahrsignalen des Bahnhofs Forbach und vorbei am Blocksignal 50,2 erfolgt nach den Bestimmungen der SNCF.

(3) Das Gleis 2 von Saarbrücken Hbf nach Forbach ist in zwei Blockabschnitte unterteilt:

- von den Ausfahrsignalen des Bahnhofs Saarbrücken Hbf bis zum Blocksignal 50,0 in km 50,056
- vom Blocksignal 50,0 in km 50,056 bis zum Einfahrsignal C 302 des Bahnhofs Forbach.

a) Die Ausfahrsignale des Bf Saarbrücken Hbf kommen nach Vorbeifahrt selbsttätig in Haltstellung. Der Fdl Saarbrücken Hbf kann die Signale in Fahrtstellung bringen, wenn der Blockabschnitt bis zum Signal 50,0 frei ist und dieses Signal Halt gezeigt hat.

b) Das Blocksignal 50,0 zeigt automatisch
- die Stellung „C“ (Halt) nach Vorbeifahrt am Signal
- die Stellung „Ankündigung“ (Halt erwarten), wenn der Blockabschnitt bis zum Einfahrsignal C 302 des Bf Forbach geräumt ist
- die Stellung „VL“ (Fahrt), wenn das Einfahrtsignal C 302 des Bf Forbach die Stellung „Ankündigung“ oder „VL“ zeigt.

c) Die Fahrt in den als besetzt angezeigten Blockabschnitt nach den Ausfahrsignalen Saarbrücken Hbf erfolgt nach den Bestimmungen von DB Netz.

d) Die Fahrt in den besetzten Blockabschnitt vorbei am Blocksignal 50,0 erfolgt nach den Bestimmungen der SNCF.

Abschnitt 26 – 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 RFF/SNCF wird mit 25 kV Wechselspannung, 50 Hertz betrieben und vom Central Sous Stations (CSS) Pagny-sur-Moselle aus gesteuert.

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

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

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

(6) Der Betrieb und die Unterhaltung der Oberleitung auf der Grenzstrecke sind in der besonderen gemeinsamen Vereinbarung zwischen SNCF und DB Netz geregelt (Consigne Régionale EF 7B20 N°. 2). Diese ist eigenständig und kann nach den darin enthaltenen Regeln gekündigt und geändert werden.

Abschnitt 27 – Änderung der ständigen Signalisierung

Die EIU informieren sich gegenseitig über Änderungen der ständigen Signalisierung auf der Grenzstrecke.

Änderungen der Signalisierung werden den EVU bekannt gegeben durch:

- für den französischen Teil der Grenzstrecke durch SNCF Infra mittels FLASH („Fiche Ligne Avis Signalisation Hebdomadaire“)
- für den deutschen Teil der Grenzstrecke durch DB Netz 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.

Abschnitt 28 – 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 Infra mittels FLASH („Fiche Ligne Avis Signalisation Hebdomadaire“)
- für den deutschen Teil der Grenzstrecke durch DB Netz 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 (FLASH und La) aufgenommen.

28.1 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 Forbach – Saarbrücken Hbf geplante Langsamfahrstellen eingerichtet werden müssen und diese beide EIU betreffen, ist dies den beiden EIU innerhalb der folgenden Fristen mitzuteilen:

DB Netz an SNCF INFRA

Spätestens am Dienstag in der Woche vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

SNCF INFRA an DB Netz

Spätestens am Dienstag fünf Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

(2) Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

a) Wenn eine Langsamfahrstelle unvorhergesehen eingerichtet werden muss, ist dies gemäß der Regelungen des jeweiligen EIU wie folgt mitzuteilen:

- auf deutschem Gebiet: von den technischen Stellen der DB Netz dem Fdl Saarbrücken Hbf, der den Fdl Forbach Poste 3 verständigt. Dieser informiert das COGC Nancy.

- auf französischem Gebiet: von den technischen Stellen der SNCF Infra dem Fdl Forbach Poste 3, der den Fdl Saarbrücken Hbf und das COGC Nancy verständigt.

Bei Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist analog zu verfahren.

b) Bei diesen Geschwindigkeitsbeschränkungen müssen folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet

B 1 * Fdl Saarbrücken Hbf und Fdl Forbach Poste 3 verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl 11 (siehe Anlage 3a). Wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung in der La enthalten ist, unterrichtet der Fdl Saarbrücken Hbf den Fdl Forbach Poste 3 mit folgendem Wortlaut:

„Fdl Saarbrücken Hbf an Fdl Forbach:
B 1 * *Befehl 11 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km … bis km …“*

Langsamfahrstelle befindet sich auf französischem Gebiet

B 1 * Fdl Saarbrücken Hbf und Forbach verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl 11, bis das weiße Blitzlicht aufgestellt ist.
Nachdem der Fdl Forbach über die Aufstellung des weißen Blitzlichtes unterrichtet wurde, verständigt er den Fdl Saarbrücken Hbf mit folgendem Wortlaut:

„Fdl Forbach an Fdl Saarbrücken Hbf:
B 1 * *Befehl 11 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km … bis km …“*

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem und französischem Gebiet

Fahrtrichtung Saarbrücken – Forbach:
B 1 * Fdl Saarbrücken Hbf verständigt die Tf mit zweisprachigem Befehl 11 (siehe Anlage 3a).
Wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung in der La enthalten ist, erteilt der Fdl Saarbrücken Hbf keine Befehle mehr.

Fahrtrichtung Forbach – Saarbrücken:
B 1 * Fdl Forbach Poste 3 verständigt die Tf mit zweisprachigem Befehl 11 (siehe Anlage 3a).
Nachdem der Fdl Forbach Poste 3 über die Aufstellung des weißen Blitzlichtes unterrichtet wurde, muss er keine Befehle mehr erteilen.

(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.

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 Saarbrücken Hbf – Forbach durch das jeweils zuständige EIU, die Auswirkungen auf die Tätigkeiten von Mitarbeitern der EVU oder der EIU hat muss im Vorfeld abgestimmt werden und dem Nachbar-EIU schriftlich mitgeteilt werden.

DB Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken	Direction Régionale SNCF Lorraine Etablissement Infra Circulation Lorraine 14, Viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex

Kapitel III. Trassenmanagement

Abschnitt 31 – Grundsätze

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

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

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 Netz führt die Studie durch und muss vor der Planung jeder Trasse die formelle Zustimmung von RFF erhalten.

Vor jedem Fahrplanwechsel treffen sich die „Direction de la Production des Sillons“ (DPS) und der Bereich Fahrplan Karlsruhe, um die Übereinstimmung der grenzüberschreitenden Trassen zu überprüfen.
Für kurzfristige Trassenanfragen findet die Abstimmung zwischen DB Netz und dem regionalen Fahrplanbüro (BHR) oder COGC Lorraine statt.

Auf der Grenzstrecke wird nach Fahrplanunterlagen von DB Netz 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 Forbach Poste 3 als auch an den Fdl Saarbrücken Hbf zu senden.

Für Gelegenheitsverkehre ist eine zwischen DB Netz und DPS vereinbarte Zugnummernreihe zu verwenden.

Abschnitt 32 – Trassenanmeldung

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

Abschnitt 33 – 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 die „Cellule Travaux“ des COGC Lorraine sowie „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 Lorraine unterrichtet den Fdl Forbach Poste 3 über die Änderung oder Streichung von Trassen.

Der Bereich Fahrplan Karlsruhe unterrichtet den Fdl Saarbrücken Hbf über die Änderung oder Streichung von Trassen.

Die Fdl Saarbrücken Hbf und Forbach Poste 3 informieren sich gegenseitig so früh wie möglich über die Änderung oder Streichung von Trassen.

Abschnitt 34 – 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 Infra übermittelt DB Netz (RB Südwest, Produktionsdurchführung Saarbrücken) die für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke notwendigen RT.

Kapitel IV. Regelungen für die Züge

Abschnitt 41 – 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 „Örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal“.

Abschnitt 42 – 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.

Abschnitt 43 – 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.

Abschnitt 44 – 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 Nancy in Züge eingestellt werden. Die BZ und COGC verständigen sich gegenseitig.

Abschnitt 45 – 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.

Abschnitt 46 – Ausfall von Zügen

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

(2) Die BZ Karlsruhe und das COGC Nancy 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.

Abschnitt 47 – 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 Netz nicht abgegeben. Der Fdl Forbach Poste 3 muss davon ausgehen, dass es sich um Fahrten der Kategorien A oder B handeln kann und wendet daher die Bestimmungen der Richtlinien CG S6A n°4 und CRS6A n°4 (EIC LOR DC00069) an.

Kapitel V. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Abschnitt 50 – 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 Saarbrücken Hbf**“

„**Hier Fdl Forbach Poste 3**“

Nach jedem Schichtwechsel teilen die Fdl ihren Namen mit.

(4) Meldungen mit festem Wortlaut sind wörtlich zu wiederholen. Sie werden durch den Fdl Forbach Poste 3 im „carnet d'enregistrement des dépêches“ dokumentiert. Vom Fdl Saarbrücken Hbf wird keine Nummer mitgeteilt. Der Fdl Saarbrücken Hbf weist die Meldungen im Zugmeldebuch oder Fernsprechbuch nach.

(5) Bei Meldungen ohne festen Wortlaut muss die Wiederholung alle wesentlichen Angaben enthalten.

(6) Die Wiederholung ist einzuleiten mit den Worten „**Ich wiederhole**“.

(7) Die Richtigkeit der Wiederholung ist mit dem Wort „**richtig**“ zu bestätigen.

Abschnitt 51 – Durchführung der Zugmeldungen

(1) Die Zugmeldungen werden zwischen dem Fdl Forbach Poste 3 und dem Fdl Saarbrücken Hbf gegeben. Jede Zugmeldung ist einzuleiten mit dem Wort: „**Zugmeldung**“.

Der Fdl Forbach Poste 3 verwendet ein Zugmeldebuch, um die Zugmeldungen nachzuweisen.

(2) <u>Abmelden</u>

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)“

(3) <u>Anbieten, Annehmen</u>

3.1. Angeboten und angenommen werden die Züge nur beim Fahren auf dem Gegengleis (siehe Abschnitt 57).
Dabei werden die Züge beider Richtungen bis zu 5 Minuten vor der planmäßigen Ab- oder Durchfahrzeit angeboten und angenommen.

3.2. Ein Zug darf von einem Fdl erst angeboten werden, wenn:
- der letzte vorausgefahrene 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:

„**Wird Zug** … (Nummer) **angenommen?**“

3.4. Angenommen wird der Zug mit den Worten:

„**Zug** … (Nummer) **ja**“

(4) <u>Rückmelden</u>

Eine Rückmeldung ist zu geben, wenn es in dieser gemeinsamen Regelung vorgeschrieben ist (Störungen, Fahren auf dem Gegengleis, …).

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 …** (Nummer) **in ...** (Name des Bahnhofs).“

Abschnitt 52 – Schriftliche Befehle

Es werden zweisprachige schriftliche Befehle und Bulletins verwendet (siehe Anlage 3).

In Forbach müssen den Zügen Richtung Saarbrücken schriftliche Befehle ausgehändigt werden gemäß der jeweils gültigen örtlichen Regelung.

Abweichend davon darf der Fdl Forbach Poste 3 die Erlaubnis zur Vorbeifahrt an den Blocksignalen 50,0, 50,2 und 302 über Signalfernsprecher übermitteln (zweisprachiges „Bulletin C block automatique“).

Abschnitt 53 – 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 Saarbrücken Hbf oder Forbach zu melden.
Die Meldung ist einzuleiten mit den Worten:

„Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!“

(3) Die Fdl Saarbrücken Hbf und Forbach Poste 3 sowie die BZ Karlsruhe und das COGC Nancy 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:

„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Saarbrücken Hbf und Forbach sofort anhalten!
Ich wiederhole:
Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Saarbrücken Hbf und Forbach sofort anhalten!
Hier Fahrdienstleiter Forbach / Saarbrücken Hbf / COGC Nancy / BZ Karlsruhe.“

« Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Saarbrücken Hbf et Forbach.
Je répète: Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Saarbrücken Hbf et Forbach.
Ici AC de Forbach / Saarbrücken Hbf / COGC Nancy / BZ Karlsruhe. »

(4) Der Fdl Saarbrücken Hbf verständigt die Notfallleitstelle in Karlsruhe.
Der Fdl Forbach Poste 3 verständigt das COGC in Nancy.

(5) Die Fdl Saarbrücken Hbf und Forbach Poste 3 treffen die in ihren Regelwerken vorgesehenen Maßnahmen, informieren sich gegenseitig über die getroffenen Maßnahmen und Entwicklungen, stimmen sich zur Bewältigung des Ereignisses ab 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 Notfallmeldegrenze 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, wird ein Befehl zur Ausschaltung im Gefahrenfall an CSS Est France in Pagny-sur-Moselle oder an die Zes Karlsruhe 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 sein Gegenüber weiter.

Jede Schaltleitstelle (CSS/Zes) trifft die Maßnahmen, die im „Besonderen Abkommen über die Verfahrensweise der Information im Fall der Anforderung einer Ausschaltung im Gefahrenfall zwischen CSS Est France de Pagny/Moselle und den Zes Borken und Karlsruhe“ enthalten sind.

Abschnitt 54 – 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 55, 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 gem. CE S3B Nr. 13 (Anlagen 4 und 5).

B 1 * Der Fdl Saarbrücken Hbf erteilt die Zustimmung zum Zurücksetzen nach Saarbrücken Hbf mit Befehl 14 (Anlage 3a).

Nach Rückkehr des Zuges obliegt das Prüfen des Freiseins des Gleises:
- dem Fdl Forbach Poste 3 für einen nach Forbach zurückgesetzten Zug
- dem Fdl Saarbrücken Hbf für einen nach Saarbrücken Hbf zurückgesetzten Zug

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

“Fdl ... an Fdl ...: Zug Nr. ... vollständig nach ... zurückgekehrt.“

Die betroffenen Fdl verständigen sich anschließend, um die getroffenen Maßnahmen für die Gleissperrung aufzuheben.

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

Es sind die Regelungen gem. Abschnitt 56 (Sperrfahrten) anzuwenden.

Abschnitt 55 – Gleissperrung

(bei Arbeiten siehe Kapitel VIII)

(1) Das Gleis wird gesperrt:

- geplant:
  - für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten in Anwendung der Maßnahmen, die im „Avis Transport Exceptionnel“ der SNCF (Begegnungsverbot, …) und in den Unterlagen von DB Netz vorgegeben sind. In diesem Fall ist das Nachbargleis zu sperren.

- unvorhergesehen:
  - bei Unfällen oder bei Betriebsstörungen, die ein Befahren des Gleises unmöglich machen (z. B. bei liegengebliebenem Zug…)
  - beim Rangieren über das Signal 302 des Bf Forbach hinaus (Abschnitt 71)

(2) Der für die Gleissperrung und deren Aufhebung zuständige Fdl ist:

- der Fdl Forbach Poste 3 für das Gleis Forbach – Saarbrücken Hbf
- der Fdl Saarbrücken Hbf für das Gleis Saarbrücken Hbf – Forbach

(3) Ein Gleis der freien Strecke darf nur gesperrt werden, wenn

- die Sperrung mit dem Nachbarfahrdienstleiter vereinbart wurde
- der Nachbarfahrdienstleiter bestätigt hat, dass der zuletzt gefahrene Zug angekommen ist (siehe Abschnitt 51.4 Rückmeldung)

Wenn Gleise nicht befahren werden können (Unfall, Hindernis…), können sie von den Fdl auch sofort gesperrt werden, ohne dass diese Voraussetzungen erfüllt sind.

(4) Die Gleissperrung mit den entsprechenden Sicherungsmaßnahmen erfolgt gemäß der Regelungen des jeweiligen EIU (Maßnahmen für die Gleissperrung bei der SNCF).

(5) Das Gleis wird gesperrt mit dem Wortlaut:

„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 Transports im Nachbargleis gesperrt ist, darf die Sperrung erst von dem Fdl aufgehoben werden, wenn der Zug mit dem außergewöhnlichen Transport in Saarbrücken Hbf bzw. Forbach angekommen ist.

(8) Die Gleissperrung wird aufgehoben mit dem Wortlaut:

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

(9) Die betroffenen Fdl weisen die Sperrung eines Gleises und die Aufhebung der Gleissperrung in der dafür vorgesehenen Unterlage des jeweiligen EIU nach.

Abschnitt 56 – Sperrfahrten

(bei Arbeiten siehe Kapitel VIII)

Wenn ein Gleis aufgrund eines außergewöhnlichen Transports im Nachbargleis gesperrt ist, dürfen sich im gesperrten Gleis keine Fahrzeuge befinden.

Sperrfahrten werden nach den folgenden Bestimmungen durchgeführt, wenn das Gleis gemäß Abschnitt 55 gesperrt ist.

(1) Die Sperrfahrt beginnt in Forbach:

a) **auf Regelgleis**

- und fährt bis Saarbrücken Hbf
- und kehrt zurück auf Gegengleis nach Forbach

Der Fdl Forbach Poste 3 wendet die Bestimmungen des französischen Regelwerks an.

b) **auf Gegengleis**

- und fährt bis Saarbrücken Hbf
- und kehrt zurück auf Regelgleis nach Forbach

Bevor der Fdl Forbach Poste 3 die Sperrfahrt zulässt, erkundigt er sich beim Fdl Saarbrücken Hbf, welcher Zug als letzter vor dem Ereignis/Unfall in Richtung Forbach abgelassen wurde.

Der Fdl Saarbrücken Hbf gibt die Information mit dem festen Wortlaut:

„**Zug Nr**. … **ist letzter Zug, der vor dem Ereignis/Unfall in Richtung Forbach abgelassen wurde**“.

Der Fdl Forbach Poste 3 prüft in seinem Zugmeldebuch nach, dass dieser Zug in seinem Bahnhof angekommen ist.

Die Sperrfahrt darf nur mit mündlicher Zustimmung des Fdl Saarbrücken Hbf abgelassen werden.

Die Sperrfahrt wird nach den Regeln der SNCF abgelassen.

(2) Die Sperrfahrt beginnt in Saarbrücken Hbf:

a) **auf Regelgleis**

- und fährt bis Forbach
- und kehrt zurück auf Gegengleis nach Saarbrücken Hbf

Die Sperrfahrt erhält vom Fdl Saarbrücken Hbf folgenden Befehl:

Befehle 2, 5 und 5.1

B 1 * Befehl 12 (Grund Nr. 2 und ggf. Nr. 3), 30 km/h, auf Sicht

b) **auf Gegengleis**

- und fährt bis Forbach
- und kehrt zurück auf Regelgleis nach Saarbrücken Hbf

Bevor der Fdl Saarbrücken Hbf die Sperrfahrt zulässt, erkundigt er sich beim Fdl Forbach Poste 3, welcher Zug als letzter vor dem Ereignis/Unfall Richtung Saarbrücken Hbf abgelassen wurde.

Der Fdl Forbach Poste 3 gibt die Information mit dem festen Wortlaut:

„**Zug Nr**. … **ist letzter Zug, der vor dem Ereignis/Unfall in Richtung Saarbrücken Hbf abgelassen wurde**“.

Der Fdl Saarbrücken Hbf prüft in seinen Unterlagen nach, dass dieser Zug in seinem Bahnhof angekommen ist.

Die Sperrfahrt darf nur mit mündlicher Zustimmung des Fdl Forbach Poste 3 abgelassen werden.

Die Sperrfahrt erhält vom Fdl Saarbrücken Hbf folgenden Befehl:

B 1 * Befehle 2, 4 und 14 „Carré Violet 304 in km 48,616 beachten“;

Befehle 2, 5 und 5.2

B 1 * Befehl 12 (Grund Nr. 2 und ggf. Nr. 3), 30 km/h, auf Sicht

Abschnitt 57 – Fahren auf dem Gegengleis

(1) Züge der Richtung Forbach – Saarbrücken Hbf befahren planmäßig Gleis 1 (Regelgleis).
Züge der Richtung Saarbrücken Hbf – Forbach befahren planmäßig Gleis 2 (Regelgleis).

(2) Wenn von dieser Fahrordnung abgewichen werden muss, befahren die Züge das Gegengleis gemäß der folgenden Regelungen:

a) in unvorhergesehenen Fällen:
- 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.

b) in geplanten Fällen:
- gemäß der Regelungen der DB für das Befahren des Gegengleises in Verbindung mit den Regelungen der SNCF für das Befahren des Gegengleises („régime contre-sens“)
- Die Regelungen sind in folgenden Dokumenten enthalten:
SNCF: zweisprachige schriftliche „consigne temporaire“ („vorübergehende Regelung“), erstellt und freigegeben in Abstimmung mit DB Netz durch UO Infra [Organisationseinheit der SNCF], bei Bauarbeiten ergänzt durch ein „avis travaux“ [französische Betra]
DB Netz: Betriebs- und Bauanweisung (Betra) bei Bauarbeiten oder eine betriebliche Anweisung, erstellt durch die Produktionsdurchführung Saarbrücken

(3) Das Fahren auf dem Gegengleis wird angeordnet
- bei geplanten Arbeiten durch eine gemeinsame schriftliche Anweisung DB/SNCF,
- bei Störungen:
  - Richtung Frankreich – Deutschland:
    durch den Fdl Forbach Poste 3 in Abstimmung mit dem COGC
  - Richtung Deutschland – Frankreich:
    durch den Fdl Saarbrücken Hbf in Abstimmung mit dem Disponent in der BZ Karlsruhe,
- wenn es die Zugfahrt erfordert (Bza/ATE) durch den zuständigen Fdl,
- in übrigen besonderen Fällen durch eine gemeinsame örtliche schriftliche Anweisung SNCF/DB.

(4) Das Fahren auf dem Gegengleis darf nicht angeordnet werden, wenn die Verständigung zwischen dem Fdl Saarbrücken Hbf und dem Fdl Forbach Poste 3 völlig gestört ist (siehe Abschnitt 59.2).

(5) Wenn Züge auf dem Gegengleis durchgeführt werden sollen, verständigt der Fdl, der die Züge auf dem Gegengleis ablässt, seinen Nachbar-Fdl und führt das Fahren auf dem Gegengleis mit folgendem Wortlaut ein:

„Ab … Uhr … Min. befahren die Züge der Richtung Forbach – Saarbrücken das Gegengleis.“

oder

„Ab … Uhr … Min. befahren die Züge der Richtung Saarbrücken – Forbach das Gegengleis.“

Jeder Fdl trifft anschließend die im für ihn gültigen Regelwerk vorgesehenen Maßnahmen.
Der Fdl Forbach Poste 3 trifft die Maßnahmen, um die Züge Richtung Saarbrücken Hbf anzuhalten und zurück zu halten.

Die beteiligten Mitarbeiter sind gemäß der Regeln des jeweiligen EIU zu verständigen.
Besonderheit: Arbeitsstellen zwischen der Grenze in km 51,363/5,483 und Saarbrücken Hbf werden vom Fdl Forbach Poste 3 nicht über Zugfahrten im Gegengleis verständigt.

Die zuständigen Fdl weisen das Einführen und die Verständigung der Beteiligten entsprechend den Regeln des jeweiligen EIU nach.

(6) Abstand der Züge

Züge auf dem Gegengleis dürfen einander nur im Abstand der Bahnhöfe folgen.
Züge, die das Gleis in der gewöhnlichen Fahrtrichtung befahren, werden nach den regulären Bestimmungen für das Befahren des Regelgleises durchgeführt.

(7) Zugmeldungen

7.1. Beim Fahren auf dem Gegengleis sind die Züge beider Fahrtrichtungen anzubieten, anzunehmen und abzumelden (siehe auch Abschnitt 51).

7.2. Bei Zugmeldungen für Züge, die das Gegengleis befahren, ist die Zugmeldung um die Worte „auf dem Gegengleis“ zu ergänzen.

(8) Räumungsprüfung

8.1. Wenn ein Zug entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung fahren soll, ist die Räumung des Streckengleises zwischen den beiden Bahnhöfen zu prüfen.
Dabei ist festzustellen, dass der Zug in der Fahrtrichtung
- Forbach – Saarbrücken vollständig an der Signalzugschlussstelle in Saarbrücken Hbf
- Saarbrücken – Forbach vollständig in Forbach am Stellwerk Poste 3

vorbeigefahren ist.

Die Räumungsprüfung ist dem Nachbar-Fdl durch die Rückmeldung mit folgendem Wortlaut zu bestätigen:

„Zug … (Nr.) **in …** (Name des Bahnhofs).**“**

8.2. Wenn ein Zug das Gleis in der gewöhnlichen Fahrtrichtung befahren soll, ist die Räumung des Streckengleises zwischen den beiden Bahnhöfen zu prüfen, wenn der vorausgefahrene Zug das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung befahren hat.
Darüber hinaus ist die Räumung des Gleises durch den Zug, der das Regelgleis befahren hat, dem Nachbar-Fdl nicht zu bestätigen.

8.3. Wenn der Fdl Forbach Poste 3 oder der Fdl Saarbrücken Hbf nicht feststellen kann, dass der Zug, der das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung befahren hat, vollständig angekommen ist und deshalb die Rückmeldung nicht geben kann, erhält der nächste Zug, der das Gleis in der gewöhnlichen Richtung befahren soll, Befehl mit folgendem Wortlaut:
- in Richtung Forbach durch den Fdl Saarbrücken Hbf
  B 1 * Befehl 12: 30 km/h, auf Sicht, zwischen Saarbrücken Hbf und Forbach, von km 1,802 DB bis
  * km 48,616 RFF/SNCF, Grund Nr. 1
- In Richtung Saarbrücken Hbf durch den Fdl Forbach Poste 3
  B 1 * Befehl 12: 30 km/h, auf Sicht, zwischen Forbach und Saarbrücken Hbf von km 48,616
  * RFF/SNCF bis km 1,802 DB, Grund Nr. 1

(9) Aufgaben des Fdl Saarbrücken Hbf vor dem Anbieten eines Zuges

a) Ein Zug, der das Gegengleis (Gleis 1) befahren soll, darf dem Fdl Forbach Poste 3 erst angeboten werden, wenn
- für den letzten Zug aus Richtung Forbach eine Räumungsprüfung durchgeführt wurde
- der Fdl Forbach Poste 3 für den letzten auf dem Gegengleis gefahrenen Zug die Räumungsprüfung bestätigt hat.

Der Zug auf dem Gegengleis ist wie folgt anzubieten:

„**Zug** (Nummer des zuletzt aus Richtung Forbach gefahrenen Zuges) **in Saarbrücken Hbf.**
Wird Zug (Nummer des abzulassenden Zuges) **auf Gegengleis angenommen?**“

b) Ein Zug auf dem Regelgleis (Gleis 2) darf dem Fdl Forbach Poste 3 erst angeboten werden, wenn

- für den letzten aus Richtung Forbach auf dem Gegengleis gefahrenen Zug eine Räumungsprüfung durchgeführt und diese dem Fdl Forbach Poste 3 bestätigt wurde
- der letzte in Richtung Forbach auf dem Regelgleis gefahrene Zug den Zugfolgeabschnitt zwischen Saarbrücken Hbf und dem Signal km 50,0 geräumt hat.

(10) Aufgaben des Fdl Forbach Poste 3 vor dem Anbieten eines Zuges

a) Ein Zug, der das Gegengleis (Gleis 2) befahren soll, darf dem Fdl Saarbrücken Hbf erst angeboten werden, wenn

- für den letzten aus Richtung Saarbrücken Hbf gefahrenen Zug eine Räumungsprüfung durchgeführt wurde,
- der Fdl Saarbrücken Hbf für den letzten in Richtung Saarbrücken Hbf auf Gegengleis gefahrenen Zug die Räumungsprüfung bestätigt hat.

Der Zug auf dem Gegengleis ist wie folgt anzubieten:

„**Zug** (Nummer des zuletzt aus Richtung Saarbrücken Hbf gefahrenen Zuges) **in Forbach. Wird Zug** (Nummer des abzulassenden Zuges) **auf Gegengleis angenommen?**“

b) Ein Zug auf dem Regelgleis (Gleis 1) darf dem Fdl Saarbrücken Hbf erst angeboten werden, wenn der letzte Zug auf dem Gegengleis vollständig in Forbach angekommen ist und die Ankunft dieses Zuges dem Fdl Saarbrücken Hbf bestätigt wurde.

(11) Sicherungsmaßnahmen

Während des Befahrens des Gegengleises sind die Sicherungsmaßnahmen nach den Bestimmungen des jeweiligen EIU zu treffen.

(12) Schriftlicher Befehl der DB

Der Auftrag, das Gegengleis von Saarbrücken Hbf bis Forbach zu befahren, wird dem Zug durch Befehl 4 (Anlage 3a) gegeben.

Die Zustimmung zur Fahrt ins Gegengleis wird durch Befehl 2 (Anlage 3a) gegeben.

B 1 * Beim Befahren des Gegengleises im Rahmen einer Betra/betrieblichen Anweisung sind im Befehl 14 (Anlage 3a) für das Verhalten des Tf im Bereich des französischen Eisenbahnnetzes (Réseau Ferré de France) folgende Aufträge aufzunehmen:

- fährt auf Gegengleis mit höchstens 70 km/h von der Bundesgrenze in km 5,483/51,363 bis zum Carré Violet 304 in km 48,616
- fährt auf Sicht, höchstens jedoch mit 30 km/h ab Carré Violet 304 in km 48,616
- Carré Violet 304 in km 48,616 beachten

B 1 * Für das Befahren des Gegengleises in unvorhergesehenen Fällen sind im Befehl 14 (Anlage 3a) folgende Aufträge aufzunehmen:

- fährt auf Gegengleis ab der Bundesgrenze in km 5,483/51,363 auf Sicht, höchstens jedoch mit 30 km/h
- Carré Violet in km 48,616 beachten

(13) Schriftlicher Befehl der SNCF

Der Befehl, der für das Befahren des Gegengleises von Forbach bis Saarbrücken Hbf zu erteilen ist, ist in der Anlage 6 enthalten.

(14) Aufhebung

Der Fdl, der das Befahren des Gegengleises eingeführt hat, hebt dieses wieder auf, sobald die Gründe für diese Fahrten weggefallen sind. Die beteiligten Mitarbeiter sind zu benachrichtigen.
Das Befahren des Gegengleises wird mit folgendem Wortlaut aufgehoben:

„Ab … Uhr … Min. befahren die Züge der Richtung Saarbrücken – Forbach wieder das Regelgleis.“

„Ab … Uhr … Min. befahren die Züge der Richtung Forbach – Saarbrücken wieder das Regelgleis.“

Die Fdl Saarbrücken Hbf und Forbach Poste 3 treffen anschließend die in ihren jeweiligen Regelwerken vorgesehenen Maßnahmen.

Abschnitt 58 – 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.

Abschnitt 59 – Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke

59.1 Besonderheiten in Zusammenhang mit der Funktionsweise der Blockeinrichtungen zwischen Saarbrücken Hbf und dem Blocksignal 50,0 (in km 50,056)

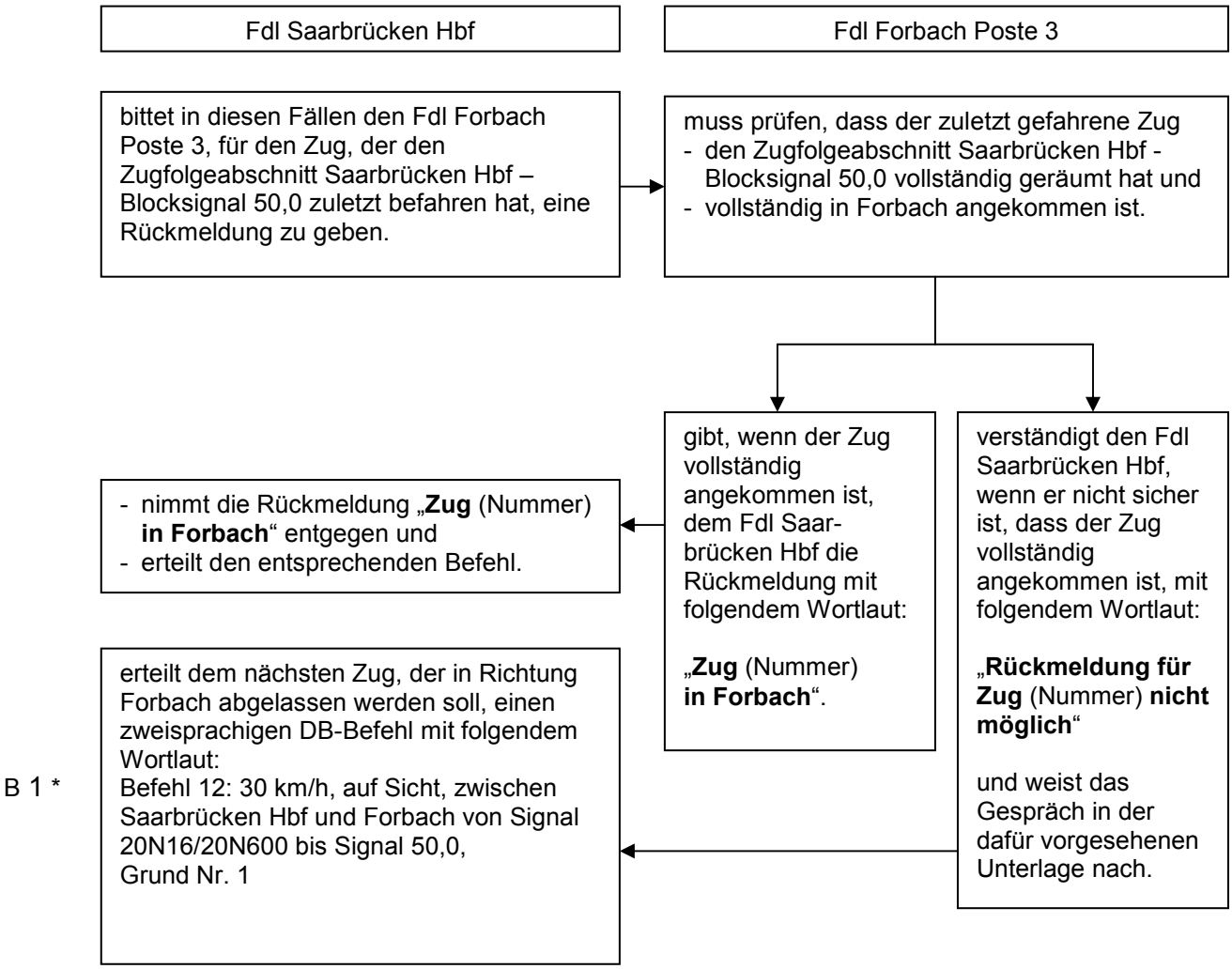
(1) Die Blockeinrichtungen wirken zwischen Saarbrücken Hbf und dem Blocksignal 50,0 selbsttätig. Dieser Abschnitt bildet einen Zugfolgeabschnitt. Mit der Fahrtstellung des Ausfahrsignals 20N16 oder 20N600 in Saarbrücken Hbf ist sicher gestellt, dass der Zugfolgeabschnitt geräumt ist.

(2) Die Blockeinrichtungen wirken nicht mehr selbsttätig, wenn ein Zug

a) am Halt zeigenden Ausfahrsignal 20N16 oder 20N600 in Saarbrücken Hbf vorbeifahren soll,

b) am erloschenen Ausfahrsignal 20N16 oder 20N600 in Saarbrücken Hbf vorbeifahren soll,

c) das Halt zeigende Ausfahrsignal 20N16 oder 20N600 in Saarbrücken Hbf überfahren hat.



(3) Sind die Blockeinrichtungen gestört, ohne dass zwischen Saarbrücken Hbf und dem Blocksignal 50,0 Fahrzeuge gefahren sind, muss der Fdl Saarbrücken Hbf den ersten Zug nach Eintritt der Störung durch
B 1 * Befehl 12 Grund Nr. 1 beauftragen, bis zum Blocksignal 50,0 mit höchstens 30 km/h und auf Sicht zu fahren

Der Fdl Forbach Poste 3 führt dann eine Räumungsprüfung durch.

Ein Zug in Richtung Forbach darf erst folgen, wenn der Fdl Forbach Poste 3 dem Fdl Saarbrücken Hbf die Rückmeldung gegeben hat.

(4) Wenn eine Blockstörung nach einer Zugfahrt auftritt oder Arbeiten das Einholen einer Rückmeldung erforderlich machen, muss der Fdl Saarbrücken Hbf für jeden Zug eine Räumungsprüfung durchführen, indem er jeweils eine Rückmeldung beim Fdl Forbach Poste 3 einholt.

- Der Fdl Forbach Poste 3 muss feststellen, dass der zuletzt von Saarbrücken Hbf abgelassene Zug vollständig eingetroffen ist. Er bestätigt dies dem Fdl Saarbrücken Hbf durch die Rückmeldung:

  „**Zug** (Nummer) **in Forbach**“.

- Der Fdl Forbach Poste 3 verständigt den Fdl Saarbrücken Hbf, wenn er nicht feststellen kann, dass der Zug vollständig angekommen ist, mit folgendem Wortlaut:

  „**Rückmeldung für Zug** (Nummer) **nicht möglich**“.

Die Gespräche werden entsprechend nachgewiesen.

Der Fdl Saarbrücken Hbf trifft die in seinem Regelwerk vorgesehenen Maßnahmen.

59.2 Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl

(1) Die Verständigung zwischen dem ESTW Saarbrücken und dem Stellwerk Poste 3 in Forbach gilt als völlig gestört, wenn keine Verständigung über Fernsprecher oder Funk mehr möglich ist, aber eine Räumungsprüfung durch Rückmeldung bestätigt werden muss.

(2) Fahrten auf dem Gegengleis sind bei völlig gestörter Verständigung nicht zugelassen.

(3) Der Fdl Saarbrücken Hbf darf einen Zug in Saarbrücken Hbf nur ablassen, wenn er annehmen kann, dass der vorausgefahrene Zug in Forbach eingetroffen ist (unter Beachtung der gewöhnlichen
B 1 * Zugfolgezeit). Der Tf erhält einen zweisprachigen DB-Befehl 12 (Grund Nr. 7) mit der Weisung, von Saarbrücken Hbf bis zum Blocksignal 50,0 mit höchstens 30 km/h und auf Sicht zu fahren.

(4) Der Fdl Forbach Poste 3 darf einen Zug in Forbach nur ablassen, wenn er annehmen kann, dass der vorausgefahrene Zug in Saarbrücken Hbf eingetroffen ist (unter Beachtung der gewöhnlichen
B 1 * Zugfolgezeit). Der Tf erhält einen zweisprachigen DB-Befehl 12 (Grund Nr. 7) mit der Weisung, von Forbach bis zum Einfahrsignal 20 I des Bf Saarbrücken Hbf mit höchstens 30 km/h und auf Sicht zu
B 1 * fahren und Befehl 14: „Halten Sie am Einfahrsignal 20 I des Bf Saarbrücken Hbf an und verständigen Sie den Fdl.“

59.3 Besonderheiten im Zusammenhang mit der Vorbeifahrt am Halt zeigenden Blocksignal 50,2 (in km 50,205)

Die Regelungen sind in der Vorschrift CR S6A Nr. 1 für den Fdl Forbach Poste 3 enthalten.

Der Fdl Forbach Poste 3 kann den Fdl Saarbrücken Hbf auffordern, ihm zu bestätigen, dass

- die Oberleitung zwischen dem neutralen Abschnitt und Saarbrücken Hbf unter Spannung steht

  und/oder

- der letzte Zug, der von Forbach abgelassen wurde, in Saarbrücken Hbf angekommen ist (keine Rückmeldung). Dies ist durch den Fdl Saarbrücken Hbf durch Auswertung der Meldeanzeigen in seinem Stellwerk festzustellen.

Der Fdl Saarbrücken Hbf antwortet mit festem Wortlaut:

„**Oberleitung zwischen dem neutralen Abschnitt und Saarbrücken Hbf eingeschaltet.**“

und/oder

„**Zug** … (Nummer) **in Saarbrücken Hbf angekommen**.“

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

<u>In geplanten Fällen</u>

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

<u>In unvorhergesehenen Fällen</u>

Wenn bekannt wird, dass ein Bereich nur mit gesenktem Stromabnehmer befahren werden darf, unterrichtet der Schaltdienstleiter (RSS) in Pagny/Moselle den Fdl Forbach Poste 3 und die technische Fachkraft DB Netz den Fdl Saarbrücken Hbf.

Die beiden Fdl tauschen diese Informationen aus und verständigen ihre entsprechenden Stellen (Zes Pagny/Moselle oder technischer Fachdienst DB Netz (EVZS)).

Die Fdl Forbach Poste 3 und Saarbrücken Hbf informieren sich gegenseitig mit folgendem festen Wortlaut:

„Fahren mit gesenktem Stromabnehmer im Bahnhof/Bahnhofsteil (Name) von km ... bis km ... bis auf Widerruf.“

oder

„Fahren mit gesenktem Stromabnehmer zwischen (Bahnhof) und (Bahnhof) von km ... bis km ... bis auf Widerruf.“

Französischer Bereich: Der Schaltdienstleiter Pagny/Moselle veranlasst die Einrichtung der entsprechenden Signalisierung. Wenn absehbar ist, dass länger als 5 Tage mit gesenkten Stromabnehmern gefahren werden muss, veranlasst der Schaltdienstleiter Pagny/Moselle die Anpassung des FLASH.

Deutscher Bereich: Der technische Fachdienst DB Netz veranlasst die Einrichtung der entsprechenden Signalisierung und falls erforderlich die Berichtigung der La.

Beginn des Fahrens mit gesenktem Stromabnehmer

B 1 * Die Tf werden mit zweisprachigem schriftlichem Befehl Nr. 14 durch den Fdl Forbach Poste 3 oder den Fdl Saarbrücken Hbf informiert bis zu dem Zeitpunkt, wenn sie über die Aufstellung der nicht ortsfesten Signale (französischer Bereich) oder die Wirksamkeit der La-Berichtigung (deutscher Bereich) unterrichtet sind.

B 1 * Wortlaut des Befehls Nr. 14:

„Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer im Bahnhof/Bahnhofsteil (Name) von km ... bis km ... fahren, El-Signale - nicht - aufgestellt“

oder

„Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer zwischen (Bahnhof) und (Bahnhof) von km ... bis km ... fahren, El-Signale - nicht - aufgestellt“.

Ende des Fahrens mit gesenktem Stromabnehmer

Französischer Bereich: Der Schaltdienstleiter Pagny/Moselle unterrichtet den Fdl Forbach Poste 3 mit folgendem festen Wortlaut:

„Der Bereich von km … bis km … im Bahnhof Forbach/zwischen den Bahnhöfen Forbach und Saarbrücken Hbf kann ab … Uhr wieder mit gehobenem Stromabnehmer befahren werden.“

Deutscher Bereich: Die technische Fachkraft DB Netz unterrichtet den Fdl Saarbrücken Hbf, wenn das Fahren mit gesenktem Stromabnehmer nicht mehr erforderlich ist.

Die beiden Fdl tauschen diese Informationen aus und verständigen ihre entsprechenden Stellen (Zes Pagny/Moselle oder technischer Fachdienst DB Netz).

Der Schaltdienstleiter Pagny/Moselle oder der technische Fachdienst DB Netz veranlasst ggf. die Aufhebung der entsprechenden Signalisierung.

Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporte (aT)

Abschnitt 61 – 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 INFRA, 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 Netz 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 Netz eine Beförderungsanordnung (Bef-Ano) für die Züge des Netzfahrplans oder eine Fahrplananordnung (Fplo) für die Züge des Gelegenheitsverkehrs **und** von Seiten der SNCF INFRA eine „Autorisation d’Incorporation d’un Transport Exceptionnel” (Einstellungsgenehmigung für einen außergewöhnlichen Transport) vorliegt.

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

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

(3) Die Einstellungsgenehmigung der SNCF INFRA 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 Netz (Fpl Karlsruhe) gerichteten speziellen zweisprachigen Vordruck vermerkte Zustimmung des COGC Nancy.

Abschnitt 62 – Zweisprachiger Vordruck

Das COGC Nancy und die zuständige Fahrplanabteilung (Fpl) bei DB Netz RB 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.

Abschnitt 63 – 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.

Das COGC Nancy verständigt mittels Dépêche den Fdl Forbach 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 Saarbrücken Hbf 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 51 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 55).

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.“***

Abschnitt 65 – Durchführen von aT mit Einschränkungen auf der Grenzstrecke

Wenn das ATE oder die Bza für die Beförderung auf der Grenzstrecke Einschränkungen (Verbot von Kreuzung, Überholung, Sperrung des Nachbargleises, …) vorschreiben, sind die Bestimmungen des Abschnitts 55 zu beachten.

Kapitel VII. Rangieren

Abschnitt 71 – 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.

Abschnitt 72 – Rangieren über das Einfahrsignal C 302 des Bahnhofs Forbach hinaus

(1) Der Fdl Forbach Poste 3 bittet den Fdl Saarbrücken Hbf, keinen Zug in Richtung Forbach abzulassen.

(2) Der Fdl Forbach Poste 3 stellt gemeinsam mit dem Fdl Saarbrücken Hbf fest, dass der zuletzt in Saarbrücken Hbf abgelassene Zug in Forbach eingetroffen ist.

(3) Der Fdl Saarbrücken Hbf sperrt das Gleis Saarbrücken Hbf – Forbach.

(4) Der Fdl Forbach Poste 3 lässt das Rangieren über das Einfahrsignal C 302 hinaus zu und wendet das für ihn gültige Regelwerk für das Befahren des Gegengleises an.

(5) Der Fdl Forbach Poste 3 teilt dem Fdl Saarbrücken Hbf mit, wenn das Rangieren beendet ist.

(6) Der Fdl Saarbrücken Hbf darf anschließend die Sperrung des Gleises Saarbrücken Hbf – Forbach aufheben.

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

Abschnitt 81 – Grundsätze

(1) Jedes EIU 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 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.

(3) 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 Nancy 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.

(4) 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).

(5) Bei Arbeiten zur Entstörung von festen Anlagen auf dem anderen Staatsgebiet, die ohne Verständigung der zuständigen technischen Fachdienste untereinander stattfinden, ist eine Gleissperrung erforderlich.

(6) Bei außerplanmäßigen Arbeiten kann auf der Grenzstrecke nur jeweils eine Arbeitsstelle im Gleis zugelassen werden. Ausnahmen sind auf Anweisung eines Leiters des EIC Lorraine möglich.

Abschnitt 82 – Arbeiten im Gleis Forbach – Saarbrücken (Gleis 1)

Für die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung) bei Arbeiten im Gleis Forbach – Saarbrücken (Gleis 1) ist der Fdl Poste 3 Forbach zuständig.
Bei Arbeiten auf deutschem Gebiet (Staatsgrenze in DB-km 5,483/RFF-km 51,363 bis Esig 20 I Saarbrücken Hbf) sind folgende Besonderheiten zu beachten:

Arbeiten durch DB Netz oder durch die SNCF in Begleitung eines Mitarbeiters von DB Netz:	**Arbeiten durch die SNCF, die ausnahmsweise ohne Begleitung eines Mitarbeiters von DB Netz durchgeführt werden:**
⇩	⇩
Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter von DB Netz beim Fdl Saarbrücken Hbf.	Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter der SNCF beim Fdl Forbach Poste 3.
⇩	⇩
Der Fdl Saarbrücken Hbf holt die Zustimmung des Fdl Forbach Poste 3 ein und vereinbart die Gleissperrung gem. Abschnitt 55.	Der Fdl Forbach Poste 3 holt die Zustimmung des Fdl Saarbrücken Hbf ein und vereinbart die Gleissperrung gem. Abschnitt 55.
⇩	⇩
Der Fdl Forbach Poste 3 trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und gibt anschließend dem Fdl Saarbrücken Hbf seine Zustimmung zu den Arbeiten.	Der Fdl Forbach Poste 3 trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und gibt anschließend dem technischen Mitarbeiter der SNCF seine Zustimmung zu den Arbeiten.
⇩	⇩
Der Fdl Saarbrücken Hbf meldet dem technischen Mitarbeiter der DB Netz AG die Zustimmung zu den Arbeiten.	Nach Abschluss der Arbeiten verständigt der technische Mitarbeiter der SNCF den Fdl Forbach Poste 3.
⇩	⇩
Nach Abschluss der Arbeiten meldet der technische Mitarbeiter von DB Netz dem Fdl Saarbrücken Hbf die Befahrbarkeit des Gleises.	Der Fdl Forbach Poste 3 meldet dem Fdl Saarbrücken Hbf die Beendigung der Arbeiten.
⇩	⇩
Der Fdl Saarbrücken Hbf meldet dem Fdl Forbach Poste 3 die Beendigung der Arbeiten.	Daraufhin heben die Fdl Forbach Poste 3 und Saarbrücken Hbf die Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung gem. Abschnitt 55) auf.
⇩	
Daraufhin heben die Fdl Forbach Poste 3 und Saarbrücken Hbf die Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung gem. Abschnitt 55) auf.	

Abschnitt 83 – Arbeiten im Gleis Saarbrücken – Forbach (Gleis 2)

Für die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung) bei Arbeiten im Gleis Saarbrücken – Forbach (Gleis 2) ist der Fdl Saarbrücken Hbf zuständig.
Bei Arbeiten zwischen DB-km 2,829 bis Signal C 302 Forbach sind folgende Besonderheiten zu beachten:

Auf deutschem Gebiet:

Arbeiten durch DB Netz oder durch die SNCF in Begleitung eines Mitarbeiters von DB Netz:	**Arbeiten durch die SNCF, die ausnahmsweise ohne Begleitung eines Mitarbeiters von DB Netz durchgeführt werden:**
⇩	⇩
Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter von DB Netz beim Fdl Saarbrücken Hbf.	Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter der SNCF beim Fdl Forbach Poste 3.
⇩	⇩
Der Fdl Saarbrücken Hbf holt die Zustimmung des Fdl Forbach Poste 3 ein und vereinbart die Gleissperrung gem. Abschnitt 55.	Der Fdl Forbach Poste 3 holt die Zustimmung des Fdl Saarbrücken Hbf ein und vereinbart die Gleissperrung gem. Abschnitt 55.
⇩	⇩
Der Fdl Forbach Poste 3 trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und gibt anschließend dem Fdl Saarbrücken Hbf seine Zustimmung zu den Arbeiten.	Der Fdl Forbach Poste 3 trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und gibt anschließend dem technischen Mitarbeiter der SNCF seine Zustimmung zu den Arbeiten.
⇩	⇩
Der Fdl Saarbrücken Hbf meldet dem technischen Mitarbeiter von DB Netz die Zustimmung zu den Arbeiten.	Nach Abschluss der Arbeiten verständigt der technische Mitarbeiter der SNCF den Fdl Forbach Poste 3.
⇩	⇩
Nach Abschluss der Arbeiten meldet der technische Mitarbeiter von DB Netz dem Fdl Saarbrücken Hbf die Befahrbarkeit des Gleises.	Der Fdl Forbach Poste 3 meldet dem Fdl Saarbrücken Hbf die Beendigung der Arbeiten.
⇩	⇩
Der Fdl Saarbrücken Hbf meldet dem Fdl Forbach Poste 3 die Beendigung der Arbeiten.	Daraufhin heben die Fdl Forbach Poste 3 und Saarbrücken Hbf die Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung gem. Abschnitt 55) auf.
⇩	
Daraufhin heben die Fdl Forbach Poste 3 und Saarbrücken Hbf die Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung gem. Abschnitt 55) auf.	

Auf französischem Gebiet:

Arbeiten durch die SNCF oder durch DB Netz in Begleitung eines Mitarbeiters der SNCF:
⇩
Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter der SNCF beim Fdl Forbach Poste 3 und übergibt eine „Anfrage für die Gleissperrung“ (Vordruck DFV).
⇩
Der Fdl Forbach Poste 3 holt die Zustimmung des Fdl Saarbrücken Hbf ein und vereinbart die Gleissperrung gem. Abschnitt 55.
⇩
Der Fdl Saarbrücken Hbf trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und gibt anschließend dem Fdl Forbach Poste 3 seine Zustimmung zu den Arbeiten.
⇩
Der Fdl Forbach Poste 3 meldet dem technischen Mitarbeiter der SNCF die Zustimmung zu den Arbeiten.
⇩
Nach Abschluss der Arbeiten meldet der technische Mitarbeiter der SNCF dem Fdl Forbach Poste 3, dass die Arbeiten beendet sind.
⇩
Der Fdl Forbach Poste 3 meldet dem Fdl Saarbrücken Hbf die Beendigung der Arbeiten.
⇩
Daraufhin heben die Fdl Forbach Poste 3 und Saarbrücken Hbf die Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung gem. Abschnitt 55) auf.

Arbeiten durch DB Netz, die ausnahmsweise ohne Begleitung eines Mitarbeiters der SNCF durchgeführt werden:
⇩
Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter von DB Netz beim Fdl Saarbrücken Hbf.
⇩
Der Fdl Saarbrücken Hbf holt die Zustimmung des Fdl Forbach Poste 3 ein und vereinbart die Gleissperrung gem. Abschnitt 55.
⇩
Der Fdl Saarbrücken Hbf trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und gibt anschließend dem technischen Mitarbeiter von DB Netz seine Zustimmung zu den Arbeiten.
⇩
Nach Abschluss der Arbeiten meldet der technische Mitarbeiter von DB Netz dem Fdl Saarbrücken Hbf die Befahrbarkeit des Gleises.
⇩
Der Fdl Saarbrücken Hbf meldet dem Fdl Forbach Poste 3 die Beendigung der Arbeiten.
⇩
Daraufhin heben die Fdl Forbach Poste 3 und Saarbrücken Hbf die Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung gem. Abschnitt 55) auf.

Abschnitt 84 – Sperrfahrten bei Arbeiten

Die Sperrfahrten dürfen von Saarbrücken Hbf und von Forbach aus nur bis zur Bundesgrenze und zurück fahren.

1.1 Der Fdl Saarbrücken Hbf führt die Sperrfahrten im Gleis Saarbrücken Hbf - Forbach nach den Bestimmungen der DB durch. Die Sperrfahrten werden nicht abgemeldet und deren Beendigung wird dem Fdl Forbach Poste 3 nicht mitgeteilt.

Durch die Meldung über die Beendigung der Arbeiten nach Abschn. 83 bestätigt der Fdl Saarbrücken Hbf dem Fdl Forbach Poste 3, dass alle Sperrfahrten beendet sind.

Wenn sich nach Beendigung aller Sperrfahrten die Blockeinrichtungen in Saarbrücken Hbf nicht in Grundstellung befinden, sind die Maßnahmen gem. Abschn. 59.1 zu ergreifen.

1.2 Der Fdl Saarbrücken Hbf führt die Sperrfahrten im Gleis Forbach - Saarbrücken Hbf nach den Bestimmungen der DB durch. Die Sperrfahrten werden nicht abgemeldet und deren Beendigung wird dem Fdl Forbach Poste 3 nicht mitgeteilt.

Durch die Meldung über die Beendigung der Arbeiten im Gleis Forbach – Saarbrücken Hbf nach Abschn. 82 bestätigt der Fdl Saarbrücken Hbf dem Fdl Forbach Poste 3, dass alle Sperrfahrten beendet sind.

2.1 Der Fdl Forbach Poste 3 führt die Sperrfahrten im Gleis Forbach – Saarbrücken Hbf nach den Bestimmungen der SNCF durch.

2.2 Sobald der Fdl Saarbrücken Hbf das Gleis Saarbrücken Hbf – Forbach gesperrt hat, darf der Fdl Forbach Poste 3 in diesem Gleis Sperrfahrten nach den Bestimmungen der SNCF durchführen.

Durch die Meldung über die Beendigung der Arbeiten im Gleis Saarbrücken Hbf - Forbach nach Abschn. 83 bestätigt der Fdl Forbach Poste 3 dem Fdl Saarbrücken Hbf, dass alle Sperrfahrten beendet sind.

Abschnitt 85 – 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 nicht elektrisch betriebener Zug auf der Grenzstrecke verkehren, hat sich der zuständige Fdl 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 Nachbar-Fdl ist folgende Meldung zu geben:

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

Der zuständige Fdl darf den Zug erst abfahren lassen, nachdem diese Meldung abgegeben wurde.

CHAPITRE I : GENERALITES

Article 11 – Documents abrogés ; date d'application de la consigne commune

Cette consigne commune remplace la consigne d'établissement (CE S0 n°1/51) édition du 05-06-2003 applicable le 15-06-2004 et l'édition allemande du 15-06-2004.

Elle entre en vigueur le 11-12-2011

Article 12 – Objet, principes

1. La sécurité des personnes et des circulations est assurée :

   par la SNCF, sur la partie française de la section frontière dont la limite se situe au Km SNCF 51,363/ km DB 5,483.

   En principe, la réglementation en vigueur est la réglementation française.

   Par DB Netz sur la partie allemande de la section frontière dont la limite se situe au km DB 5,483/ Km SNCF 51,363.

   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. Cette consigne commune définit les conditions spécifiques d'exploitation de la section frontière entre la gare de Forbach et la gare de Saarbrücken Hbf.
3. 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.

Article 13 – 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 les Agents Circulation (AC) de Forbach et l'AC (Fahrdienstleiter - Fdl) de Saarbrücken Hbf (,se font en langue allemande. Les AC des postes 2 et 3 de Forbach doivent parler allemand et les dépêches correspondantes sont inscrites en allemand sur le carnet d'enregistrement des dépêches.
3. Les personnels des trains doivent 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. En gare de Forbach, la langue utilisée est la langue française. Toutefois, pour le personnel des trains en provenance ou en direction de l'Allemagne, ayant terminus ou origine à Forbach, l'usage de la langue allemande est autorisé.

4. Les communications entre le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) de Metz/Nancy et la Betriebszentrale (BZ) de Karlsruhe ainsi que le Service center Fahrplan sont faites en langue française ou allemande. DB Netz et SNCF Infra 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.

Article 14 – Modifications aux textes réglementaires

1. Cette consigne commune est établie par DB Netz, RFF et SNCF Infra. Toute modification doit faire l'objet d'un accord écrit entre DB NETZ, RFF et SNCF INFRA 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 Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken	Société Nationale des Chemins de Fer Français Etablissement Infra Circulation Lorraine 14, Viaduc JF Kennedy 54052 Nancy Cedex	Réseau Ferré de France Direction de l'Exploitation 92, Avenue de France 75648 Paris Cedex 13

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.

Chapitre II : Principes d'exploitation et installations de la section frontière FORBACH - Saarbrücken

Article 21 – Définition de la section frontière

1. La frontière des deux réseaux ferrés, qui coïncide avec la frontière étatique, est située au Km 51,363 (RFF) et au Km 5,483 (DB Netz). Elle est repérée :
   - En direction de la France, par une pancarte « Réseau Ferré de France » pour le sens normal et le sens inverse du sens normal,
   - En direction de l'Allemagne, par une pancarte « DB » pour le sens normal et le sens inverse du sens normal.
2. La section frontière Forbach Saarbrücken Hbf s'étend :
   - voie 1 (direction Forbach Saarbrücken Hbf) : du Km 51,363 (RFF) / Km 5,483 (DB) au signal d'entrée 20 I de la gare de Saarbrücken Hbf Km 2,829.
   - voie 2 (direction Saarbrücken Hbf Forbach) : du Km 2,829 au signal d'entrée C 302 de la gare de Forbach km 48,831.
3. Le schéma de ligne de la section frontière Forbach – Saarbrücken Hbf figure à l'annexe 1.

Article 22 – Régime d'exploitation et service de la circulation

1) La section frontière Forbach - Saarbrücken Hbf est à double voie ; la circulation s'effectue normalement à droite.

2) Les gares de Forbach et de Saarbrücken Hbf sont tenues en permanence par des AC. L'AC de Forbach responsable de la section frontière est l'AC du poste 3. L'AC de Saarbrücken se trouve à la BZ de Karlsruhe.

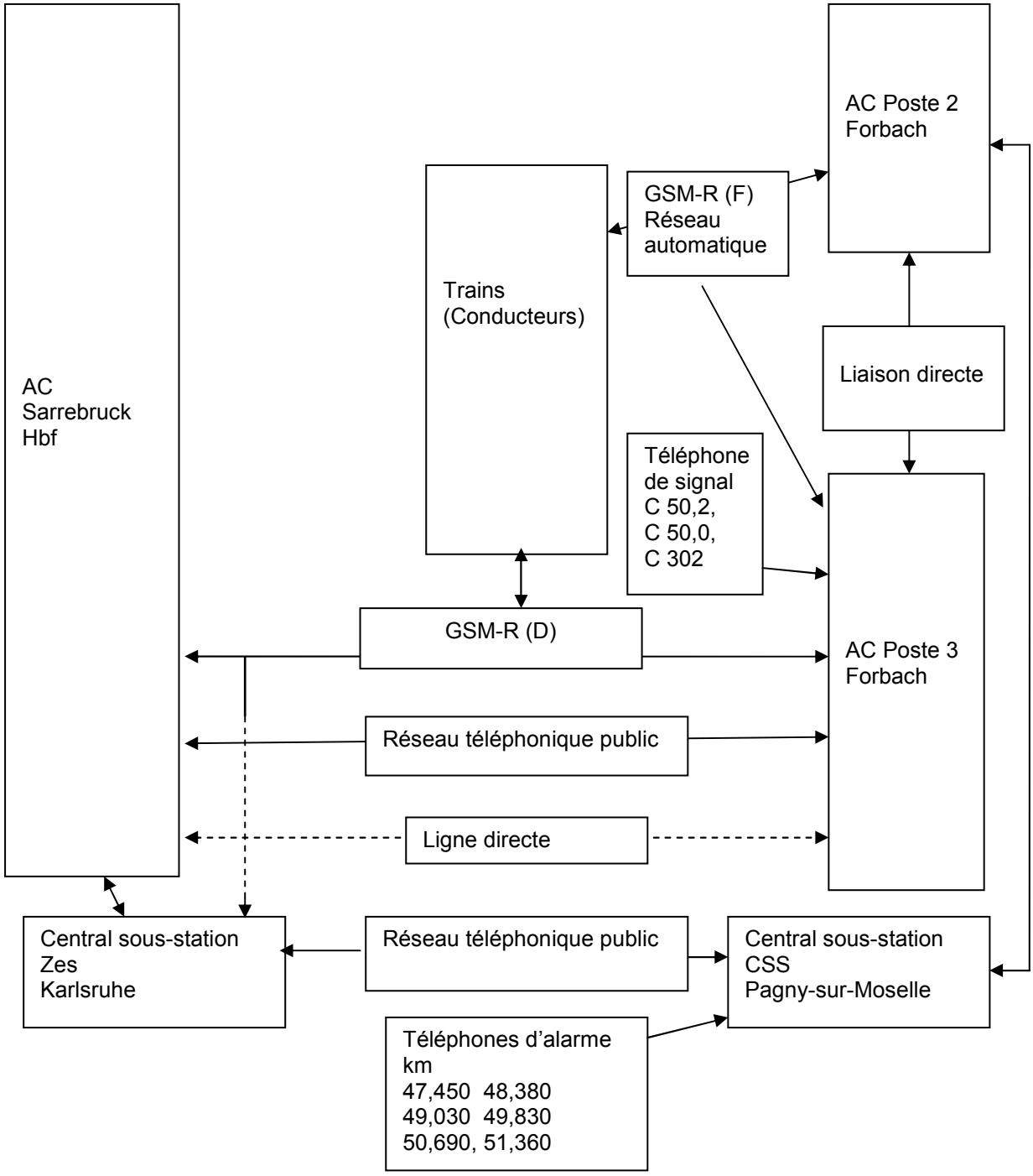
Article 23 – Commutation des systèmes de sécurité

La section frontière dispose d'un système de basculage PZB / KVB (Punktförmige Zugbeeinflussung / Contrôle de Vitesse par balise). Les points de commutation figurent sur le schéma de l'annexe 2.

Article 24 – Installations de télécommunication

1) La section-frontière comporte les installations de télécommunication suivantes :

Sur le territoire allemand **Sur le territoire français**



2) Les conducteurs sont avisés du point de commutation GSMR par des pancartes installées le long de la voie :

- GSM-R D, pour la voie 1 dans le sens Forbach/ Saarbrücken au Km 4,725.

- GSM-R F, canal 4, pour la voie 2 dans le sens Saarbrücken/ Forbach au Km 51,337.

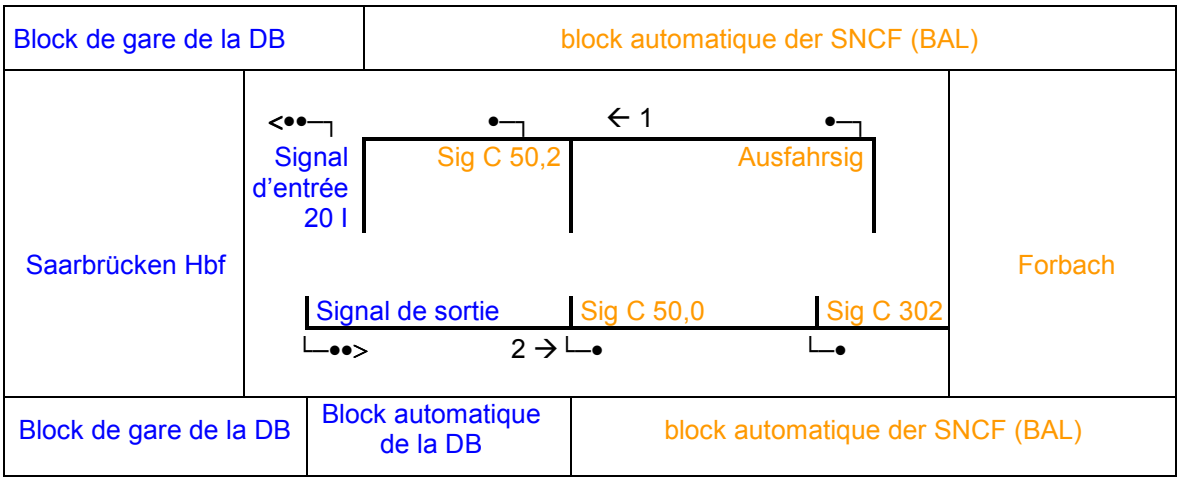
3) Toutes les communications GSM-R entre l'AC de Saarbrücken Hbf et les conducteurs sont enregistrées. En cas de besoin (par ex : accidents, dérangements,…) et sur demande de SNCF INFRA, DB NETZ conserve les enregistrements et les transmets à SNCF INFRA dans les meilleurs délais.

4) L'AC de Forbach Poste 3 dispose d'un appareil GSM-R Français avec une carte SIM Allemande dont les conditions d'utilisation sont précisées dans « l'accord concernant l'utilisation du GSM-R D par l'AC du poste 3 de Forbach ». Cet accord est détenu par les services dirigeants responsables de la présente consigne commune.

Les modalités d'exploitation de l'appareil GSM-R figurent à l'annexe n° 7.

Article 25 – Cantonnement des trains sur la section frontière

1) Le cantonnement entre Forbach et Saarbrücken Hbf est assuré de la manière suivante :



2) **Sur voie 1 de Forbach vers Saarbrücken, il y a deux cantons de BAL :**

- des signaux de sortie de Forbach (signaux carrés 301, 303, 307) jusqu'au signal 50,2 du km 50,205.
- Du signal 50,2 jusqu'au signal 20 I de Saarbrücken Hbf .

a) Les signaux de sortie de la gare de Forbach présentent automatiquement :

- L'indication d'arrêt absolu (Carré) à l'occupation des zones de circuit de voie situées entre les signaux de sortie et le signal 50,2.
- L'indication avertissement après franchissement du signal 50,2 et occupation des zones de circuit de voie situées entre ce signal et le signal 20 I de Saarbrücken Hbf.
- L'indication voie libre lorsque la partie de voie située entre les signaux de sortie de la gare de Forbach et le signal 20 I (y compris la distance de glissement en aval de ce signal) est libre.

b) Le signal 50,2 présente automatiquement :

- L'indication d'arrêt absolu (Carré) dès le franchissement du signal.
- L'indication "Voie Libre" (VL) est présentée lorsque la partie de voie jusqu'au signal 20 I (y compris la distance de glissement en aval de ce signal) est libre et que le signal 20 I a présenté l'indication d'arrêt.

c) La pénétration en canton occupé aux signaux de sortie de la gare de Forbach et au signal 50,2 s'effectue selon les règles applicables à la SNCF.

3) **Sur voie 2 de Saarbrücken vers Forbach, il y a deux cantons :**

- des signaux de sortie de la gare de Saarbrücken Hbf jusqu'au signal 50,0 au km 50,056.
- du signal 50,0 au km 50,056 jusqu'au signal d'entrée (C302) de la gare de Forbach.

a. Les signaux de sortie de la gare Saarbrücken Hbf présentent automatiquement l'indication d'arrêt après franchissement.

   L'agent circulation de Saarbrücken Hbf peut commander l'indication de voie libre lorsque la partie de voie jusqu'au signal 50,0 est libre et que ce dernier a présenté l'indication d'arrêt.

b. Le signal 50,0 présente automatiquement :
   - l'indication "Carré" (C) après franchissement du signal,
   - l'indication "Avertissement" (A) lorsque la partie de voie jusqu'au signal d'entrée C 302 de la gare de Forbach a été libérée,
   - l'indication "Voie libre" (VL) lorsque le signal d'entrée (C 302) de la gare de Forbach présente l'indication Avertissement ou voie libre.

c. La pénétration en canton présumé occupé à partir des signaux de sortie de Saarbrücken Hbf s'effectue selon les règles applicables à DB Netz.

d. La pénétration en canton occupé au signal 50,0 s'effectue selon les règles en application à la SNCF.

Article 26 – Installations de traction électrique

1) La section frontière est exploitée en traction électrique par caténaires.
2) Les caténaires de la DB sont alimentées en courant alternatif 15000 volts 16,7 Hertz et commandées par la Zentralschaltstelle (Zes) de Karlsruhe.

   Les caténaires de RFF/SNCF sont alimentées en courant alternatif 25000 volts 50 Hertz et commandées par le Central Sous Station (CSS) Est France de Pagny-sur-Moselle.
3) La section de séparation commune pour le changement de système d'alimentation est repérée sur le terrain par des signaux de la DB.
4) La séparation des deux systèmes d'alimentation est réalisée par une section neutre située en territoire allemand entre les km 5,338 et km 5,354 (voir annexe 1)
5) Le PL 50,2 situé au km 50,205 présente l'indication carré lorsque le courant est coupé sur la section élémentaire entre la section neutre et Saarbrücken Hbf.
6) L'exploitation et l'entretien des Installations Fixes de Traction Electrique sur la section frontière sont réglés par la consigne commune SNCF/DB (Consigne Régionale EF 7B20 n°2). Cette consigne est autonome et peut être modifiée et/ou résiliée selon ses dispositions propres.

Article 27 – 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 INFRA au moyen du FLASH (Fiche Ligne Avis Signalisation Hebdomadaire).
- Pour la partie allemande de la section frontière, par DB NETZ 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 (FLASH et La).

Article 28 – 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 INFRA au moyen du FLASH (Fiche Ligne Avis Signalisation Hebdomadaire).
- Pour la partie allemande de la section frontière, par DB NETZ 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 (FLASH et La).

28.1 Limitations temporaires de vitesse

Lorsqu'une limitation temporaire de vitesse 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 limitation temporaire de vitesse 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 faut distinguer les limitations temporaires de vitesse (LTV) prévues et les inopinées.

1) **LTV prévues :**

Lorsque sur la section frontière Forbach – Saarbrücken Hbf, 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 NETZ vers SNCF INFRA :

Au plus tard le mardi de la semaine S-1 avant la mise en place de la LTV.

SNCF INFRA vers DB NETZ :

Au plus tard le mardi de la semaine S-5 avant la mise en place de la LTV.

2) **Les LTV inopinées** :

a) Lorsqu'une limitation de vitesse doit être prescrite inopinément, elle est à signaler selon les règles propres à chaque GI:

Sur le territoire allemand : par les services techniques compétents de DB NETZ immédiatement à l'AC de Saarbrücken Hbf qui les répercute à l'AC de Forbach Poste 3. Ce dernier les retransmet au COGC de Nancy.

Sur le territoire français : par les services techniques compétents de SNCF INFRA immédiatement à l'AC du poste 3 de Forbach qui les répercute à l'AC de Saarbrücken HBF et au COGC de Nancy.

Les informations concernant la levée des mesures de limitation de vitesse sont transmises dans des conditions analogues.

b) Les mesures suivantes sont à appliquer vis-à-vis des trains :

La limitation de vitesse se situe sur le territoire allemand :

Les AC de Saarbrücken Hbf et de Forbach Poste 3 avisent les conducteurs des trains par un ordre bilingue n°11 (voir annexe 3a).

Après avoir constaté que la limitation de vitesse est bien inscrite au La, l'AC de Saarbrücken Hbf transmet la dépêche suivante à l'AC du poste 3 de Forbach:

« Fdl Saarbrücken Hbf an Fdl Forbach:

Befehl n°11 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km... »

« AC Saarbrücken Hbf à AC Forbach :

Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n°11 pour la limitation de vitesse entre km ... et km… »

La limitation de vitesse se situe sur le territoire français :

Les AC de Saarbrücken Hbf et de Forbach avisent les conducteurs des trains par un ordre bilingue n°11 jusqu'à l'installation d'un feu blanc à éclat. Après que l'AC de Forbach ait été avisé de façon réglementaire de l'installation du feu blanc éclat, il transmet la dépêche suivante à l'AC de Saarbrücken Hbf:

« Fdl Forbach an Fdl Saarbrücken Hbf :

Befehl n°11 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ... »

(« AC Forbach à AC Saarbrücken Hbf :

Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n°11 pour la limitation de vitesse entre km ... et km… »)

La limitation de vitesse se situe sur les territoires français et allemand:

Sens Saarbrücken-Forbach :

L'AC de Saarbrücken Hbf avise les conducteurs des trains par un ordre n°11 (voir annexe 3a).

Après avoir constaté que la limitation de vitesse est bien inscrite au La, l'AC de Saarbrücken HBF cesse de remettre les ordres.

Sens Forbach - Saarbrücken :

L'AC de Forbach Poste 3 avise les conducteurs des trains par un ordre n°11 (voir annexe 3a). Après que l'AC de Forbach Poste 3 ait été avisé de l'installation du feu blanc à éclat, il sera autorisé à cesser de remettre les ordres.

3) **Repérage des zones de limitation de vitesse**

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.

28.2 Autres modifications temporaires

Les mesures du point 27.1 sont à appliquer dans les mêmes conditions en cas de modifications temporaires de la signalisation.

Article 29 – Modifications des installations

Toute modification des installations de la section frontière Forbach / Saarbrücken Hbf ayant des répercussions sur les conditions de travail des agents des EF et du GI doit faire l'objet d'une entente préalable et d'une communication par écrit au GI voisin aux adresses ci-après :

DB Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken	Société Nationale des Chemins de Fer Français Direction de la Circulation Etablissement Infra Circulation Lorraine 14, viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex

CHAPITRE III

GESTION DE LA CAPACITE

Article 31. Principes

Sur la section frontière les sillons sont établis et attribués selon les conditions et délais définis dans le document « Schienennetz-Benutzungsbedingungen » de DB Netz AG et le « Document de Référence Réseau » de RFF.

Le GI pilote pour l'attribution de la capacité sur la section frontière Forbach-Saarbrücken est DB Netz 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.

Toute demande de sillon international empruntant la section frontière doit être formulée pour la totalité du parcours du sillon. DB Netz conduit l'étude et doit obtenir l'accord formel de RFF avant de programmer chaque sillon sur la section frontière.

Avant chaque changement de service, la Direction de la Production des Sillons (DPS) 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 Netz AG et le Bureau Horaires Régional (BHR) ou le COGC Lorraine.

Sur la section frontière, les circulations se font en application des documents horaires DB Netz.

Les trains de sens Allemagne - France reçoivent en principe des numéros pairs

Les trains de sens France - Allemagne reçoivent en principe des numéros impairs.

Tous les documents horaires concernant l'adaptation du plan de transport doivent être adressés à l'AC du Poste 3 de Forbach et à l'AC de Saarbrücken.

Pour les demandes de sillons en dehors de l'horaire de service annuel une tranche de numéros de trains concertée entre DB Netz et la DPS est utilisée.

Article 32. 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 (conditions pour l'utilisation du réseau ferroviaire) de DB Netz AG et au document de référence du réseau de RFF qui sont publiés sur Internet.

Article 33. 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 la Cellule travaux du COGC Lorraine ainsi que le Pôle Planification Programmation de l'Infrapôle se concertent pour définir avec la ou les EF concernées la solution permettant l'acheminement des trains dans les meilleures conditions

Le BHR ou le COGC Lorraine avise l'AC de Forbach Poste 3 des modifications ou suppressions de sillons.

Le service des horaires de Karlsruhe avise l'AC de Saarbrücken Hbf des modifications ou suppressions de sillons des trains.

Les AC de Forbach Poste 3 et de Saarbrücken Hbf s'informent mutuellement, dès que possible, des modifications ou suppressions de sillons.

Article 34. 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 Infrastructure communique à DB Netz (RB Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken) les RT nécessaires à l'élaboration de l'horaire de service sur la section frontière.

CHAPITRE IV

PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS

Article 41 – Caractéristiques de la section frontière.

Les caractéristiques générales d'exploitation sont reprises :

Pour la partie française de la section frontière, aux Renseignements techniques (RT) n° 1201.

Pour la partie allemande de la section frontière, dans les « Fahrplanunterlagen » (fichier électronique ou papier) ainsi que les « örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal ».

Article 42 – Prescriptions à appliquer concernant la composition, le freinage et la signalisation d'arrière des trains.

Les entreprises ferroviaires appliquent les règles de composition et de freinage propres à chaque GI.

Entre Forbach et Saarbrücken Hbf (et inversement) de jour comme de nuit, la signalisation d'arrière suivante doit être utilisée :

- 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.

Article 43 – Vitesse

La vitesse-limite de la ligne est précisée :

- sur le schéma de signalisation V17.33.172.047-1 de Forbach pour ce qui concerne le réseau ferré français.
- sur le „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ (VzG = recueil des vitesses limites admises localement) ligne 3231 et en conséquence sur le Fahrplan (document horaire) pour ce qui concerne le réseau ferré allemand.

Article 44 – Incorporation de véhicules inaptes à la vitesse maximale du train

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 de Nancy. La BZ et le COGC se concertent pour l'acheminement.

Article 45 – Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses

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 des matières dangereuses.

Article 46 – Suppression de trains

1) En cas de suppression de train sur la section frontière, les EF doivent en aviser dès que possible le COGC de Nancy et la BZ Karlsruhe.

2) BZ Karlsruhe et le COGC de Nancy se communiquent réciproquement les trains supprimés le plus tôt possible.

3) Le COGC de Nancy en avise l'AC de Forbach, La BZ Karlsruhe avise l'AC de Saarbrücken Hbf à Karlsruhe.

4) Les AC de Forbach et Saarbrücken Hbf s'informent mutuellement et dès que possible de la suppression des trains.

Ces échanges se font verbalement.

Article 47 - 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 (sauf dispositions contraires prévues par consigne spéciale)

L'annonce concernant les catégories A ou B ne sont pas transmises par DB Netz. De ce fait l'AC de Forbach Poste 3 considère que les circulations peuvent être de catégorie A ou B et de ce fait applique les prescriptions de la CG S6A n°4 et de la CRS6A n°4 (EIC LOR IN00069).

CHAPITRE V

CIRCULATION DES TRAINS

Article 50 : 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 Saarbrücken Hbf" (Ici, AC Saarbrücken Hbf)

   " Hier, Fdl Forbach Poste 3" (Ici, AC Forbach Poste 3).

   A chaque changement de service les AC s'identifient en précisant leur nom.
4. Les dépêches à contenu prescrit doivent être collationnées. Elles sont inscrites sur le carnet d'enregistrement des dépêches par l'AC de Forbach poste 3. Il n'y a pas de numéro donné par l'AC de Saarbrücken Hbf. L'AC de Saarbrücken Hbf enregistre la dépêche dans le Zugmeldebuch ou le Fernsprechbuch.
5. Les communications sans contenu prescrit doivent être répétées avec les données essentielles.
6. Le collationnement est précédé des mots : "Ich wiederhole" (je répète).

L'exactitude du collationnement est à confirmer par le mot : "Richtig" (exact).

Article 51 : Conditions d'annonce des trains

1. Les annonces des trains sont transmises entre l'AC de Forbach Poste 3 et l'AC de Saarbrücken Hbf. Chaque annonce est précédée du terme :
   "Zugmeldung" (annonce).

   L'AC de Forbach poste 3 utilise un registre de cantonnement pour enregistrer ses annonces.
2. <u>Annonce</u>

   Les trains des deux sens sont annoncés, au plus tôt, 5 minutes avant l'heure de départ ou de passage sous la forme :

   "Zug … (Nummer) voraussichtlich ab … Uhr … (Minuten) ".
   (Train … (numéro) départ ou passage probable à … heures … (minutes)).
3. <u>Offre – Acceptation</u>

   3.1 Lorsqu'une voie est exploitée en sens inverse du sens normal, les trains sont offerts et acceptés (voir article 57).
   Les trains des deux sens sont offerts et acceptés au plus tôt 5 minutes avant l'heure envisagée de départ ou de passage.

   3.2 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 en sens inverse est arrivé à sa propre gare.

   3.3 Un train est offert de la façon suivante :

" **Wird Zug … (Nummer) angenommen** ? "
(Train numéro … est-il accepté?)

3.4 Un train est accepté de la façon suivante :

" Zug Nummer … ja".

(Train numéro … oui).

4. 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 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 … (Nummer) in … (Name des Bahnhofs) "

(Train ... (numéro) est arrivé à ... (nom de la gare)

Article 52 – Ordres écrits. Bulletins

Il ne peut être délivré que des ordres écrits et bulletins bilingues (voir annexe 3).

Les ordres écrits ne doivent être remis que de la main à la main au départ de Forbach en direction de Saarbrücken, selon la réglementation locale en vigueur.

Par exception, l'agent circulation du poste 3 de Forbach peut transmettre par téléphone du signal une autorisation de franchissement pour les Carrés 50,0 + 50,2 et 302 (bulletin C Block automatique bilingue)

Article 53 – Incidents - Situations dangereuses

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 aux AC de Forbach et de Saarbrücken Hbf. L'alerte est formulée sous la forme suivante :

"Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!"

(Danger ! Arrêt des circulations)

3) Les AC de Forbach Poste 3 et de Saarbrücken Hbf, ainsi que le poste central de KARLSRUHE et le COGC de NANCY doivent transmettre l'ordre d'arrêt des trains par tous les moyens à leurs dispositions que la circulation se trouve sur le territoire français ou allemand. Le message d'urgence à transmettre est le suivant :

"***Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Saarbrücken Hbf und Forbach sofort anhalten!***

Ich wiederhole : Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Saarbrücken Hbf und Forbach sofort anhalten!

Hier (Fahrdienstleiter Saarbrücken Hbf / Forbach / COGC Nancy / BZ Karlsruhe)."

(« Danger ! arrêt immédiat de toutes les circulations entre Saarbrücken Hbf et Forbach !

Je répète : Danger ! arrêt immédiat de toutes les circulations entre Saarbrücken et Forbach! Ici : AC de Saarbrücken Hbf / Forbach / COGC Nancy / BZ Karlsruhe. »)

4) L'AC de Saarbrücken Hbf avise le service des urgences (Notfallleitstelle) à Karlsruhe.

L'AC de Forbach Poste 3 avise le COGC de Nancy.

5) Les AC de Saarbrücken Hbf et de Forbach Poste 3 appliquent les mesures prévues par leur réglementation, s'informent mutuellement des mesures prises et des évolutions, se coordonnent pour régler l'incident/accident et avisent leur direction conformément aux directives de chaque gestionnaire d'infrastructure.

6) Si nécessaire, une enquête commune doit être 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'appel 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 est ordonnée au CSS EST-FRANCE de Pagny-Sur-Moselle ou au Zes de Karlsruhe. 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.

Chaque CSS /ZES applique les dispositions prévues dans l' « accord particulier concernant la procédure d'information en cas de demande de coupure d'urgence entre le CSS Est France de Pagny/Moselle et les Zes de Borken et de Karlsruhe ».

Article 54 – Secours

1) Principes

1.1 Le conducteur demande le secours soit par téléphone, soit par radio, soit par exprès ou par tout autre moyen disponible à l'AC du réseau sur lequel se trouve le train en détresse. Les prescriptions réglementaires applicables sont celles du GI ou se trouve la tête du train. Le conducteur ne doit pas se remettre en marche ni se laisser pousser sans l'autorisation de l'AC de Forbach Poste 3 ou de l'AC de Saarbrücken Hbf.
Cette prescription est également applicable lorsque la première partie du train peut être acheminée à la gare en avant.

1.2 Les AC concernés, dès réception de la demande de secours, font une fermeture de voie comme prévu à l'article 55 jusqu'à la fin des opérations de secours.

1.3 Les AC concernés et les conducteurs s'informent et s'entendent, en accord avec la BZ de Karlsruhe et le COGC de Nancy, sur les conditions du secours et les mesures à prendre, que ce soit sur le territoire français ou allemand.

2) Retour à la gare en arrière d'un train en détresse 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 un agent est placé en tête dans le sens du refoulement. Une entente doit être réalisée entre cet agent et le conducteur.

L'AC du Poste 3 de Forbach autorise le mouvement de retour à Forbach par un ordre écrit SNCF bilingue conformément à la CE S3B N° 13 (annexes 4 et 5 à la présente consigne).

L'AC de Saarbrücken autorise le mouvement de retour à Saarbrücken Hbf par ordre écrit DB n°14 (annexe 3a).

Après le dégagement du train en détresse, la vérification de la libération de la voie incombe à :

- l'AC du Poste 3 de Forbach pour un train revenant à Forbach,
- l'AC de Saarbrücken pour un train revenant à Saarbrücken Hbf.

L'AC concerné de la gare en arrière avise alors l'AC concerné de la gare voisine par la dépêche suivante :

« Fdl …. an Fdl ….. :

Liegengebliebener Zug n° …… vollständig nach …… zurückgekehrt."

(AC de … à AC de ….

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

Les AC concernés s'entendent alors pour lever les mesures prises pour la fermeture de la voie.

3) Autres cas (engagement du secours sur voie fermée)

Application de l'article 56 (circulation à voie fermée)

Article 55 – Fermeture de la voie

(Pour les travaux appliquer le chapitre 8)

1) La fermeture de la voie est applicable :

- en situation prévue :

- pour la circulation des transports exceptionnels en application des mesures prévues par l'Avis de Transport Exceptionnel SNCF (interdiction de croisement, …), et mentionnées par les règlements de DB Netz. Dans ce cas de figure, il faut fermer la voie contigüe à celle empruntée par le transport exceptionnel.

- en situation inopinée :

- accident, incident de circulation s'opposant à la circulation des trains (par ex : train en détresse,..),
- mouvement de manœuvre en amont du carré 302 de Forbach (article 71)

2) L'Agent Circulation qualifié pour fermer la voie et pour cesser la fermeture de la voie est :

- l'AC du Poste 3 de Forbach pour la voie du sens Forbach-Saarbrücken Hbf,
- l'AC de Saarbrücken Hbf pour la voie du sens Saarbrücken Hbf-Forbach.

3) La voie ne peut être fermée que si :

- la fermeture de voie est concertée avec l'AC voisin,
- cet AC donne l'assurance que le dernier train ayant circulé est arrivé chez lui (voir article 51.4 avis d'arrivée)

En cas d'impossibilité de circuler (accident, obstacle…) les voies peuvent être fermées immédiatement par les AC sans que les prescriptions ci-dessus soient remplies.

4) Les mesures de sécurité pour assurer la fermeture de la voie sont fixées par les prescriptions propres à chaque GI (mesures de fermeture de voie pour la SNCF).

5) L'avis de fermeture est donné par la dépêche :

« Gleis von…nach…gesperrt »

(Voie de … à ... fermée)

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 Forbach ou Saarbrücken.

8) La fermeture de voie est levée, par dépêche, sous la forme :

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

(Fermeture de la voie de … à … levée)

9) Les AC concernés enregistrent la fermeture de voie ou la levée de fermeture de voie dans les registres propres à chaque gestionnaire d'infrastructure.

Article 56 – Circulation à voie fermée.

(Pour les travaux, voir chapitre VIII)

Quand une voie contigüe est fermée pour acheminer un transport exceptionnel, elle ne doit pas être utilisée par des circulations.

Les circulations à voie fermée, en application de l'article 55, sont réalisées de la façon suivante :

1) *La circulation à voie fermée a pour origine* Forbach

a) **Engagement à sens normal**

et dégagement à Saarbrücken Hbf

et retour à contre voie à Forbach

L'AC de Forbach Poste 3 applique les prescriptions de la réglementation française.

b) **Engagement à contre voie**

Et dégagement à Saarbrücken Hbf

Et retour à sens normal à Forbach

Avant d'autoriser la circulation à voie fermée, l'AC du Poste 3 de Forbach demande verbalement à l'AC de Saarbrücken Hbf quel est le dernier train expédié vers Forbach avant l'incident ou l'accident :

L'AC de Saarbrücken Hbf donne l'information par la dépêche suivante:

„**Zug Nr. … ist letzter Zug, der vor dem Ereignis/Unfall in Richtung Forbach abgelassen wurde"**

(Train n°…est le dernier train ayant circulé en direction de Forbach avant l'incident ou l'accident)

L'AC de Forbach poste 3 vérifie sur le registre de cantonnement que ce train est arrivé à sa gare.

La circulation ne peut être expédiée qu'avec l'accord verbal de l'AC de Saarbrücken Hbf

La circulation est expédiée selon la réglementation française.

2) *La circulation à voie fermée a pour origine* Saarbrücken Hbf

a) **Engagement à sens normal**

et dégagement à Forbach

et retour à contre voie à Saarbrücken Hbf

La circulation à voie fermée reçoit de l'AC de Saarbrücken Hbf les ordres écrits DB suivants :

Ordres écrits 2, 5 et 5.1

Ordre écrit n°12 (Motif 2 et éventuellement 3), prescrivant la marche à vue sans dépasser la vitesse de 30 km/h

b) **Engagement à contre voie**

et dégagement à Forbach

et retour à sens normal à Saarbrücken Hbf

avant d'autoriser la circulation, l'AC de Saarbrücken Hbf demande verbalement à l'AC de Forbach Poste 3, le dernier train ayant circulé en direction de Saarbrücken avant l'incident ou l'accident

L'AC de Forbach Poste 3 donne l'information par la dépêche:
„**Zug Nr**. … **ist letzter Zug, der vor dem Ereignis/Unfall in Richtung Saarbrücken Hbf abgelassen wurde"**
(Train n°…est le dernier train ayant circulé en direction de Saarbrücken Hbf avant l'incident ou l'accident)

L'AC de Saarbrücken Hbf vérifie dans ses documents que ce train est arrivé dans sa gare. La circulation à voie fermée ne peut être expédiée qu'avec l'accord verbal de l'AC de Forbach Poste 3.

La circulation à voie fermée reçoit de l'AC de Saarbrücken Hbf les ordres écrits suivants:

Les ordres écrits 2, 4 et 14 „observer les indications du Carré Violet 304 au km 48,616 ";

Ordres écrits 2, 5 et 5.2

Ordre écrit 12 (Motif N°2 et éventuellement N°3), prescrivant la marche à vue sans dépasser la vitesse de 30 km/h.

Article 57 – Circulation en sens inverse du sens normal

1) Les trains de sens Forbach – Saarbrücken sont prévus de circuler sur voie 1 (voie de sens normal). Les trains de sens Saarbrücken – Forbach sont prévus de circuler sur voie 2 (voie de sens normal).

2) En cas d'impossibilité de circuler en sens normal, les circulations se font en sens inverse du sens normal:

   a) En cas de circulation inopinée :

   - Selon le régime contre-voie de la DB associé au régime contre-voie de la SNCF
   - Les circulations sont autorisées selon le cas par l'AC du poste 3 de Forbach qui remet un ordre écrit bilingue de mouvement à contre-voie (annexes n°4 à 6) ou par l'AC de Saarbrücken Hbf qui remet un ordre écrit DB bilingue (annexe n°3a).

   b) En cas de circulation prévue :

   - Selon le régime contre-voie de la DB associé au régime contre-sens de la SNCF
   - Les dispositions correspondantes figurent dans les documents suivants :

- SNCF : consigne temporaire bilingue élaborée et approuvée par l'UO INFRA en concertation avec DB Netz, complétée par un avis travaux en cas de travaux programmés,
- DB Netz : Avis pour l'exploitation et travaux (Betra) en cas de travaux programmés, ou un autre document élaboré par Produktionsdurchführung Saarbrücken (organisme DB Netz).

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 :

- sens France vers Allemagne, par l'agent circulation de Forbach poste 3 après accord du COGC,
- sens Allemagne vers France, par l'AC de Saarbrücken Hbf après accord du régulateur de la BZ de Karlsruhe

   - 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

4) La circulation en sens inverse du sens normal est interdite lorsque les communications sont totalement interrompues entre l'AC de Forbach et l'AC de Saarbrücken (voir article 59.2).

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 :
   „Ab … Uhr … Min befahren die Züge der Richtung Forbach – Saarbrücken das Gegengleis."

   (A partir de ... h ... min, les trains du sens Forbach – Saarbrücken circulent en sens inverse du sens normal.)

Ou

„Ab … Uhr … Min befahren die Züge der Richtung Saarbrücken – Forbach das Gegengleis.“

(A partir de ... h ... min, les trains du sens Saarbrücken – Forbach circulent en sens inverse du sens normal.)

Chaque AC prend alors les mesures prévues par sa réglementation.

L’AC de Forbach poste 3 prend les mesures pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers Saarbrücken Hbf.

Les agents intéressés sont avisés selon les règles propres à leur GI.

Particularité : pour les trains circulant en sens inverse du sens normal de la frontière au KM 51,363/ 5,481 jusque Saarbrücken Hbf, l’AC de Forbach poste 3 n’a pas à aviser les agents travaillant sur la voie.

Les AC compétents prennent attachement de l’organisation et des avis aux agents intéressés, selon les règles propres à leur GI.

6) Espacement

Il ne peut y avoir qu’un seul train à la fois à contre voie entre Forbach poste 3 et Saarbrücken.

Les trains circulant dans le sens normal suivent les prescriptions propres au cantonnement applicables sur la ligne.

7) Annonce des trains

7.1 Les trains des deux sens doivent être offerts, acceptés et annoncés (voir article 51).

7.2 Les annonces des trains circulant en sens inverse du sens normal sont complétées par les mots "auf dem Gegengleis" (sur voie de sens inverse du sens normal).

8) Vérification de la libération de la voie

8.1 Lorsqu’un train doit circuler en sens inverse du sens normal, il y a lieu d’obtenir l’assurance que la partie de voie entre les deux gares est libre de toute circulation.

Cette vérification est obtenue en s’assurant que :

- dans le sens Forbach – Saarbrücken, le train est arrivé complet au point désigné en gare de Saarbrücken,
- dans le sens Saarbrücken – Forbach, le train est arrivé complet au poste 3 de Forbach.

La libération de la voie est à confirmer à l'AC voisin par l'avis d'arrivée sous la forme suivante :

« Zug …(Nummer) in … (Name des Bahnhofs) angekommen »

(Train … (numéro) est arrivé à … (nom de la gare))

8.2 Lorsqu’un train doit circuler dans le sens normal, il y a lieu de s’assurer de la libération de la partie de voie entre les deux gares que si le train précédent a circulé en sens inverse du sens normal.

En outre, la libération de la partie de voie par le train du sens normal n’est pas à confirmer à l’AC voisin.

8.3 Lorsque l’AC de Forbach poste 3 ou l’AC de Saarbrücken Hbf est dans l’impossibilité de vérifier que le train ayant circulé en sens inverse du sens normal est arrivé complet et, de ce fait, ne peut confirmer la libération de la

voie, le train suivant à sens normal est expédié avec un ordre écrit prescrivant :

- En direction de Forbach, par l'AC de Saarbrücken Hbf :

  ordre écrit n° 12 : « de circuler en marche à vue sans dépasser la vitesse de 30 km/h entre Saarbrücken Hbf et Forbach du km 1,802 DB au km 48,616 RFF/SNCF », en précisant le motif « n°1 »

- En direction de Saarbrücken Hbf, par l'AC de Forbach P3:

  ordre écrit n° 12: « de circuler en marche à vue sans dépasser la vitesse de 30 km/h entre Forbach et Saarbrücken HBF du km 48,616 RFF/SNCF au km 1,802 DB, en précisant le motif « n°1 »

9) Obligations de l'AC de Saarbrücken Hbf lorsqu'il propose un train :

a) Un train devant circuler en sens inverse du sens normal (voie 1) ne peut être proposé à l'AC de Forbach que si :

- l'assurance est obtenue que le dernier train ayant circulé à sens normal a dégagé complet à Saarbrücken,
- l'agent circulation de Forbach a confirmé la libération de la voie derrière le dernier train ayant circulé en sens inverse du sens normal (avis d'arrivée).

Le train devant circuler à contre voie est à proposer de la manière suivante :

« **Zug** (Nummer des zuletzt aus Richtung Forbach gefahrenen Zuges) **in Saarbrücken Hbf. Wird Zug** (Nummer des abzulassenden Zuges) **auf Gegengleis angenommen? »**

(Train (numéro du dernier train en provenance de Forbach) arrivé à Saarbrücken Hbf. Train (numéro du train à expédier) est-il accepté à contre voie ?)

b) Un train circulant à sens normal (voie 2) ne doit être proposé à l'AC de Forbach que si :

- le dernier train ayant circulé en sens inverse du sens normal a dégagé complet à Saarbrücken Hbf et que l'avis d'arrivée a été transmis à Forbach.
- le dernier train en direction de Forbach à sens normal a bien dégagé la partie de voie entre Saarbrücken Hbf et le C 50.

10) Obligations de l'AC de Forbach poste 3 lorsqu'il propose un train

a) Un train devant circuler en sens inverse du sens normal (voie 2) ne peut être proposé à l'AC de Saarbrücken Hbf que si :

- l'assurance est obtenue que le dernier train ayant circulé à sens normal a dégagé complet à Forbach
- l'agent circulation de Saarbrücken Hbf a confirmé la libération de la voie derrière le dernier train ayant circulé en sens inverse du sens normal (avis d'arrivée).

Le train devant circuler à contre voie est à proposer de la manière suivante :

« Zug (Nummer des zuletzt aus Richtung Saarbrücken Hbf gefahrenen Zuges) **in Forbach. Wird Zug** (Nummer des abzulassenden Zuges) **auf Gegengleis angenommen? »**

(Train (numéro du dernier train en provenance de Saarbrücken Hbf) arrivé à Forbach. Train (numéro du train à expédier) est-il accepté à contre voie ?)

b) Un train circulant à sens normal (voie 1) ne doit être proposé à l'AC de Saarbrücken que si :

- le dernier train ayant circulé en sens inverse du sens normal a dégagé complet à Forbach et que l'avis d'arrivée a été transmis à l'AC de Saarbrücken Hbf.

11) Mesures de sécurité

Pendant la circulation en sens inverse du sens normal, les mesures propres à chaque GI restent applicables.

12) Ordre écrit de la DB

L'ordre écrit à remettre au conducteur pour la circulation d'un train en sens inverse du sens normal entre Saarbrücken Hbf et Forbach est un ordre écrit DB n° 4 (annexe 3a).

L'autorisation de franchir le signal d'accès de l'itinéraire en sens inverse du sens normal est donnée par un ordre écrit DB n° 2 (annexe 3a).

Dans le cas de circulation en sens inverse du sens normal prévue par un avis travaux (Betra) ou un autre avis (consigne temporaire), un ordre écrit 14 (annexe 3a) est remis au conducteur avec les prescriptions suivantes sur le parcours Réseau Ferré de France:

- Circuler à contre sens sans dépasser la vitesse limite de 70 Km/h de la frontière Km 5,481/51,363 au Carré violet 304 Km 48,616
- Observer la marche à vue sans dépasser 30 Km/h aux abords du Carré violet 304 Km 48,616
- Obéir aux indications du Carré violet 304 Km 48,616.

Pour les circulations à contre voie, un ordre écrit 14 (annexe 3a) est remis avec les prescriptions suivantes:

- Circuler à contre voie en marche à vue sans dépasser 30 Km/h à partir de la frontière Km 5,483/51,363
- Obéir aux indications du Carré violet 304 Km 48,616

13) Ordre écrit de la SNCF

L'ordre écrit à remettre pour une circulation à contre-voie entre Forbach et Saarbrücken Hbf figure en annexe n° 6.

14) Suppression

C'est l'agent circulation qui a décidé de la circulation des trains en sens inverse du sens normal qui supprime le régime provisoire d'exploitation lorsque le motif ayant nécessité ces circulations a disparu. Les agents intéressés doivent en être avisés. Le régime d'exploitation de la circulation des trains en sens inverse du sens normal est supprimé par dépêche sous la forme suivante :

« Ab…Uhr…Min befahren die Züge der Richtung Saarbrücken – Forbach (oder Forbach – Saarbrücken) wieder das Regelgleis“

«A partir de …h…min, les trains du sens Sarrebruck– Forbach (ou Forbach – Sarrebruck) circulent à nouveau en sens normal ».

Les AC de Saarbrücken Hbf et de Forbach poste 3 appliquent ensuite leur propre réglementation.

Article 58 – Dérangement des installations de sécurité ou de radio embarquées

Toute EF qui doit emprunter la 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 (COGC ou BZ). Dès connaissance, ce dernier en informe le centre opérationnel voisin. Chaque gestionnaire d'infrastructure prend les mesures propres à son réseau.

Article 59 Dérangement des installations techniques de la section frontière

59.1– Particularités relatives à l'exploitation du block entre Saarbrücken Hbf et le signal de block 50,0 (Km 50,056)

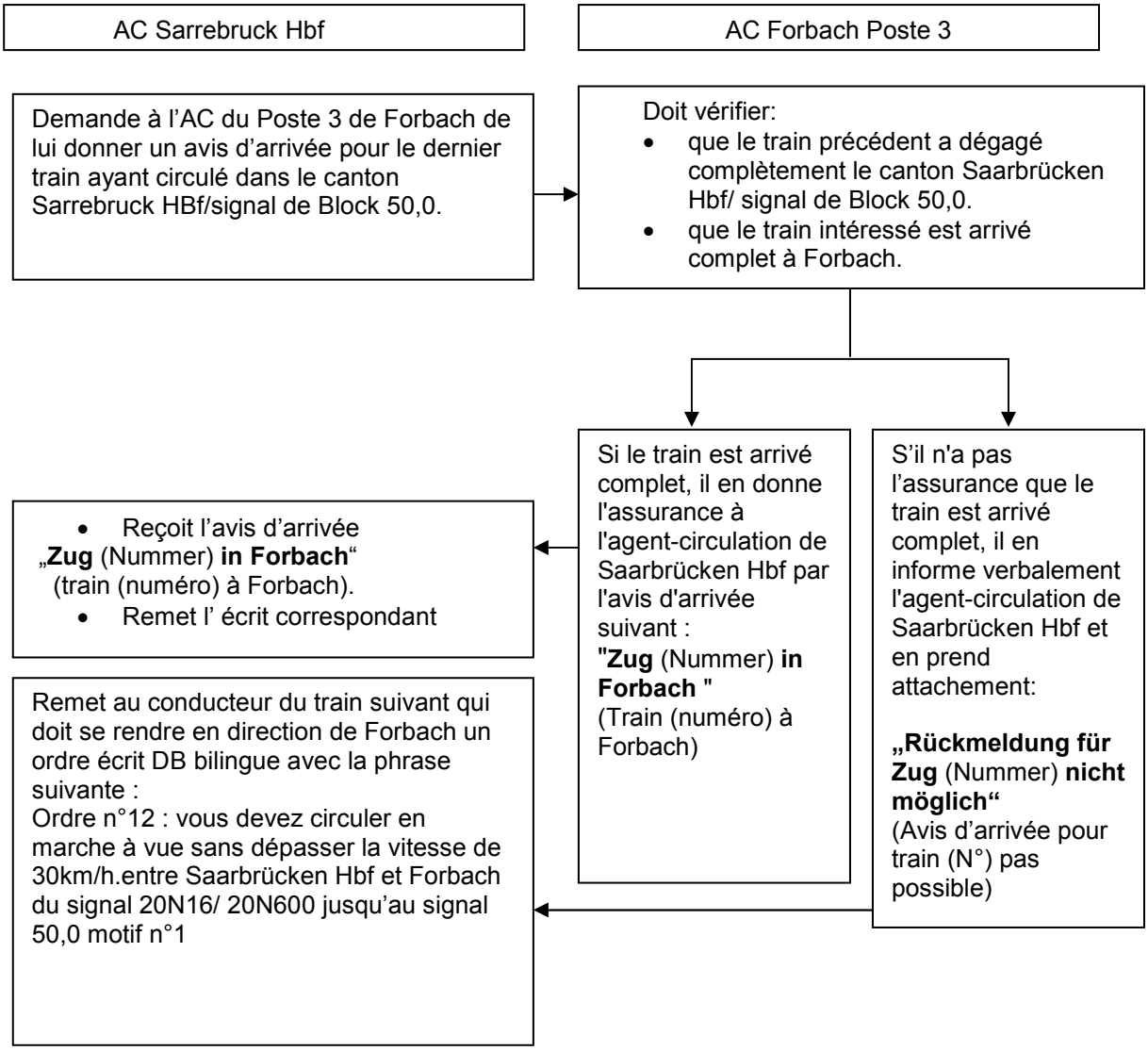
(1) Le block fonctionne automatiquement entre le poste de Saarbrücken Hbf et le signal 50,0. Ce parcours constitue un canton. L'ouverture du signal de sortie 20N16 ou 20N600 à Saarbrücken Hbf donne l'assurance que le canton intéressé est libre.

(2) Les installations de block ne peuvent plus être desservies normalement quand un train:

(a) doit franchir à la fermeture le signal de sortie 20N16 ou 20N600 de Saarbrücken Hbf,

(b) doit franchir le signal 20N16 ou 20N600 de Saarbrücken Hbf éteint,

(c) a franchi intempestivement le signal 20N16 ou 20N600 de Saarbrücken Hbf fermé.


AC Sarrebruck Hbf
AC Forbach Poste 3
Demande à l'AC du Poste 3 de Forbach de lui donner un avis d'arrivée pour le dernier train ayant circulé dans le canton Sarrebruck HBf/signal de Block 50,0.
Doit vérifier:
• que le train précédent a dégagé complètement le canton Saarbrücken Hbf/ signal de Block 50,0.
• que le train intéressé est arrivé complet à Forbach.
Si le train est arrivé complet, il en donne l'assurance à l'agent-circulation de Saarbrücken Hbf par l'avis d'arrivée suivant :
"Zug (Nummer) in Forbach "
(Train (numéro) à Forbach)
S'il n'a pas l'assurance que le train est arrivé complet, il en informe verbalement l'agent-circulation de Saarbrücken Hbf et en prend attachement:
„Rückmeldung für Zug (Nummer) nicht möglich"
(Avis d'arrivée pour train (N°) pas possible)
• Reçoit l'avis d'arrivée „Zug (Nummer) in Forbach"
(train (numéro) à Forbach).
• Remet l' écrit correspondant
Remet au conducteur du train suivant qui doit se rendre en direction de Forbach un ordre écrit DB bilingue avec la phrase suivante :
Ordre n°12 : vous devez circuler en marche à vue sans dépasser la vitesse de 30km/h.entre Saarbrücken Hbf et Forbach du signal 20N16/ 20N600 jusqu'au signal 50,0 motif n°1

(3) Lorsque les installations de block sont en dérangement sans que des circulations n'aient eu lieu entre Saarbrücken Hbf et le signal 50,0, l'AC de Saarbrücken Hbf doit transmettre au premier train devant circuler après le début du dérangement un ordre écrit n°12 motif 1 lui prescrivant de marcher à vue jusqu'au signal 50,0 sans dépasser 30 km/h.

L'agent circulation de Forbach poste 3 rend ensuite voie libre après s'être assuré que le train est complet (avis d'arrivée).

Un train ne pourra ensuite être expédié en direction de Forbach que si l'AC du poste 3 a donné l'avis d'arrivée à l'AC de Saarbrücken.

(4) Lorsque les installations de block sont en dérangement après une circulation ou lorsque les travaux d'entretien imposent la réception de l'avis d'arrivée :

L'agent circulation de Saarbrücken Hbf doit, pour chaque train, obtenir l'assurance que le train précédent a dégagé complètement le canton intéressé. A cet effet, il demande verbalement à l'agent-circulation de Forbach poste 3 de lui donner l'avis d'arrivée.

L'agent circulation du poste 3 de Forbach

- S'il a pu observer la signalisation d'arrière sur le train désigné en donne l'assurance à l'agent-circulation de Saarbrücken Hbf par l'avis d'arrivée suivant :

  "Zug (Nummer) **in Forbach "**

  (Train (numéro) à Forbach)

- S'il n'a pu observer la signalisation d'arrière sur le train désigné, il en informe l'agent-circulation de Saarbrücken Hbf sous la forme suivante :

  "**Rückmeldung für Zug (**Nummer) **nicht möglich"**
  (Avis d'arrivée pour train (N°) pas possible)

Il est pris attachement de ces communications.

L'agent-circulation de Saarbrücken Hbf applique les prescriptions figurant dans ses documents de service.

59.2– Dérangement total des moyens de communication entre les AC

(1) Les liaisons téléphoniques sont considérées en dérangement entre le poste 3 de Forbach et Saarbrücken Hbf lorsqu'il n'est plus possible d'établir une liaison par téléphone ou par radio alors que le régime de l'avis d'arrivée devrait être appliqué.

(2) Les circulations en sens inverse du sens normal ne sont pas autorisées en cas de dérangement total des moyens de communication.

(3) L'agent-circulation de Saarbrücken Hbf ne peut expédier un train que s'il peut supposer que le train précédent est arrivé à Forbach (respect du délai habituel de dégagement du canton pour chaque train). Le conducteur reçoit un ordre écrit bilingue DB n°12 (motif n° 7) lui prescrivant de marcher à vue sans dépasser la vitesse de 30km/h de Saarbrücken Hbf jusqu'au signal de cantonnement 50,0.

(4) L'agent-circulation du poste 3 de Forbach ne peut expédier un train que s'il peut supposer que le train précédent est arrivé à Saarbrücken Hbf (respect du délai habituel de dégagement du canton pour chaque train). Le conducteur doit recevoir un ordre écrit bilingue DB n°12 (motif n° 7) lui prescrivant de marcher à vue sans dépasser la vitesse de 30km/h de Forbach jusqu'au signal d'entrée de Saarbrücken Hbf et un ordre n°14 lui prescrivant de s'arrêter au signal d'entrée 20 I de Saarbrücken Hbf, et de se mettre en communication avec l'agent-circulation de Saarbrücken Hbf.

« Halten Sie am Einfahrsignal 20I des Bf Saarbrücken Hbf an und verständigen Sie den Fdl »

59.3 – Particularités relatives au franchissement du signal de block 50,2 (Km 50,205) fermé

Les prescriptions figurent dans la consigne CR S6A n°1 pour l'AC de Forbach Poste 3.
L'AC de Forbach Poste 3 peut demander verbalement à l'AC de Saarbrücken Hbf de lui confirmer :
- que les caténaires sont alimentées entre la section neutre et Saarbrücken Hbf

et/ou

que le dernier train expédié de Forbach vers Saarbrücken Hbf est arrivé à Saarbrücken Hbf. **(**Ce n'est pas un avis d'arrivée). L'AC de Saarbrücken Hbf obtient cette information par l'observation des contrôles de son poste. L'AC de Sarrebruck Hbf répond par dépêche.

" Oberleitung zwischen dem neutralen Abschnitt und Saarbrücken Hbf eingeschaltet"

"Caténaire entre la zone neutre et Saarbrücken Hbf alimentée

et/ou

Zug … (Nummer) **in Saarbrücken Hbf angekommen"**

(Train ... (numéro) **est arrivé à Saarbrücken Hbf.**

59.4 – Circulation avec pantographes abaissés sur la section frontière et les zones de gare contigües

Cas prévu à l'avance

Lorsque l'implantation de la signalisation temporaire commandant d'abaisser les pantographes est décidée d'avance, les conducteurs d'engins moteurs sont informés par le FLASH ou la La.

Cas survenant à l'improviste

Dès qu'ils ont connaissance d'une zone nécessitant un abaissement des pantographes, le RSS de Pagny/Moselle avise l'AC de Forbach Poste 3, l'agent technique DB Netz avise l'AC de Sarrebruck Hbf.

Les deux AC se retransmettent ces informations et avisent leurs organismes respectifs (CSS Pagny/Moselle ou service technique DB Netz).

Les AC de Forbach Poste 3 et de Sarrebruck Hbf se retransmettent cet avis par dépêche sous la forme suivante

« Fahren mit gesenktem Stromabnehmer im Bahnhof/Bahnhofsteil (Name) von Km…bis Km… bis auf Widerruf"

« Les pantographes doivent être abaissés en gare de (nom) du Km…..au Km….jusqu'à nouvel avis »

ou

« Fahren mit gesenktem Stromabnehmer zwischen Bahnhof und Bahnhof von Km…bis Km… bis auf Widerruf"

« Les pantographes doivent être abaissés pour franchir la partie de voie entre les gares de Forbach et de Sarrebruck Hbf entre Km…..et Km….jusqu'à nouvel avis »

- **Partie française** : le RSS de Pagny/Moselle fait placer la signalisation appropriée. Lorsque l'obligation de circuler pantographes abaissés risque de dépasser 5 jours, le RSS de Pagny/Moselle fait adapter le FLASH.
- **Partie allemande** : le service technique DB Netz fait mettre en place la signalisation appropriée et adapter si nécessaire la La

Début de la circulation des trains avec pantographes abaissés

Les conducteurs des trains sont informés par un ordre écrit bilingue n°14 par l'AC de Forbach Poste 3 ou l'AC de Sarrebruck Hbf jusqu'au moment ou ces derniers sont avisés de l'implantation de la signalisation temporaire (territoire français) ou de modification effective de la La (territoire allemand).

Texte de l'ordre écrit n°14:

« Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer im Bahnhof/Bahnhofsteil (Name) von Km…bis Km…fahren, El-Signale – nicht – aufgestellt"

(„vous devez circuler pantographes baissés en gare ou partie de la gare de …(nom)du Km….au Km…., signal de traction électrique –non-installé»)

ou

« Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer zwischen …(Bahnhof) und …(Bahnhof) von Km…bis Km…fahren, El-Signale – nicht – aufgestellt"

(„vous devez circuler pantographes baissés entre …(gare) et … (gare) du Km….au Km…., signal de traction électrique –non-installé»)

Levée de l'obligation de circuler avec pantographes abaissés

Partie française : le RSS de Pagny/Moselle avise l'AC de Forbach Poste 3 par la dépêche suivante :,

« Les pantographes peuvent être relevés pour franchir le tronçon entre les gares de Forbach et de Sarrebruck Hbf entre Km…..et Km….ou en gare de Forbach à partir du…..à…h…mn

Partie allemande : l'agent technique DB Netz avise l'AC de Sarrebruck Hbf lorsque l'obligation de circuler pantographes abaissés n'est plus nécessaire.

Les deux AC se retransmettent ces informations et avisent leurs organismes respectifs (CSS Pagny/Moselle ou service technique DB Netz).

Le RSS de Pagny/Moselle ou le service technique BD Netz fait, le cas échéant, enlever la signalisation implantée.

CHAPITRE VI

TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

Article 61 – Principes

1) Lorsqu'une EF souhaite faire circuler un transport exceptionnel en trafic international devant emprunter la section frontière Forbach - Saarbrücken Hbf, 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,
- une Bza délivrée par le Team aussergewöhnliche Transporte (TaT) de RB Südwest de DB Netz 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 Netz 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 Netz contient :

- le numéro de la Bza de DB Netz 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.

3) L'Autorisation d'Incorporation de SNCF Infra est donnée :

- dans le sens France-Allemagne, par une dépêche adressée au représentant de l'Entreprise Ferroviaire, éventuellement par l'intermédiaire du COGC amont,
- dans le sens Allemagne-France, par l'accord indiqué sur l'imprimé spécifique bilingue adressé à DB Netz (Fpl KARLSRUHE) par le COGC de NANCY.

Article 62 – Imprimé spécifique bilingue

Le COGC de NANCY et le service responsable des horaires (Fahrplanabteilung : Fpl) de RB Südwest de DB Netz se proposent mutuellement les transports exceptionnels. Pour ce faire, le COGC ou le Fpl, selon le sens de circulation, envoient 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 de NANCY 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.

Article 63 – 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 de NANCY.

Dans le sens Allemagne-France aucune autorisation d'incorporation n'est transmise à l'EF. L'autorisation d'incorporation est transmise par le COGC de Nancy à Fpl Karlsruhe sous la forme de l'accord indiqué sur l'imprimé spécifique bilingue.

Le COGC de Nancy avise par dépêche l'AC de Forbach 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 Saarbrücken HBF à Karlsruhe 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.

Article 64 – 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 Netz AG et le(s) numéro(s) de(s) l'ATE de SNCF Infra ainsi que la mention « avec restriction » ou « sans restriction » selon la procédure prévue à l'article 51. 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 n°55).

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 °... avec Transport(s) Exceptionnel(s), oui (je l’accepte)).

Article 65 Circulation des transports exceptionnels soumis à restriction de circulation sur la section frontière

Lorsque l’ATE ou/et la 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 55) sont à appliquer.

CHAPITRE VII

MANOEUVRES

Article 71 - Principes

1) Les manœuvres en gare de Forbach et de Saarbrücken sont effectuées selon les règles propres à chaque réseau.
2) Sans accord de l'AC compétent de la gare voisine, les manœuvres sont autorisées :
   - en gare de Forbach, dans les limites territoriales de la gare,
   - en gare de Saarbrücken Hbf, sur la voie en provenance de Forbach jusqu'à l'aiguille n° 626 km 2,512, sur la voie en direction de Forbach jusqu'au km 2,829 ($Ls20^{II}$).
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 effectuées par le personnel des services concernés.
4) Le cas échéant, la mise en place des dispositifs de réflexion prescrits est effectuée selon les règles propres à chaque réseau.

Article 72 – Manœuvres au delà du signal d'entrée C302 de la gare de Forbach

1) L'AC de Forbach poste 3 demande à l'AC de Saarbrücken Hbf de ne plus expédier de train en direction de Forbach.

2) L'AC du poste 3 de Forbach vérifie auprès de l'AC de Saarbrücken Hbf que le dernier train expédié de Saarbrücken Hbf est bien arrivé à Forbach.

3) L'AC de Saarbrücken Hbf ferme la voie Saarbrücken Hbf - Forbach.

4) L'AC du poste 3 de Forbach autorise la manœuvre au-delà du signal d'entrée C302 et applique sa réglementation vis-à-vis des mouvements en sens inverse du sens normal.

5) L'AC du poste 3 de Forbach avise l'AC de Saarbrücken Hbf de la fin de la manœuvre.

6) L'AC de Saarbrücken Hbf peut ensuite lever la fermeture de la voie Saarbrücken Hbf - Forbach.

CHAPITRE VIII
ENTRETIEN PREVENTIF ET CURATIF DES INSTALLATIONS FIXES ET TRAVAUX SUR CES INSTALLATIONS

Article 81 – Principes

1) Chacun des deux Gestionnaires d'Infrastructure entretient les installations ferroviaires correspondant 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 un a gent à disposition du GI intervenant. 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 tous les travaux programmés nécessitant une fermeture de voie, les instructions écrites doivent être arrêtées en commun par la Produktionsdurchführung Saarbrücken et le COGC de NANCY 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.

4) 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 concerte 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 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.

6) En dehors des travaux programmés, une seule opération peut être autorisée par voie sur la section frontière, sauf dispositions prévues par un dirigeant de l'EIC Lorraine.

Article 82 – Travaux sur la voie de sens Forbach – Sarrebruck (voie 1)

L'AC de Forbach Poste 3 est seul qualifié pour assurer la protection (fermeture de voie) de travaux à réaliser sur la voie Forbach - Sarrebruck (voie 1).
Dans le cas de travaux réalisés sur le territoire allemand (de la frontière étatique km 5,483 DB/km 51,363 RFF SNCF jusqu'au signal 20 I de la gare de Saarbrücken), les mesures suivantes sont applicables :

Travaux exécutés par les agents de DB Netz ou par les agents de la SNCF accompagnés par un agent de DB Netz.
Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de DB Netz AG s'adresse à l'AC de Saarbrücken Hbf.
⇩
L'AC de Saarbrücken Hbf demande l'accord à l'AC de Forbach Poste 3 et se concerte pour la fermeture de voie selon l'article 55.
⇩
L'AC du Poste 3 de Forbach prend les mesures de protection nécessaires et transmet ensuite son accord pour les travaux à l'AC de Saarbrücken Hbf.
⇩
L'AC de Saarbrücken Hbf avise l'agent d'entretien de DB Netz AG de l'accord pour les travaux.
⇩
A la fin des travaux, l'agent d'entretien de DB Netz AG renseigne l'AC de Saarbrücken Hbf que la voie est praticable.
⇩
L'AC de Saarbrücken Hbf avise l'AC de Forbach Poste 3 de la fin des travaux.
⇩
Les AC de Forbach Poste 3 et Saarbrücken Hbf lèvent les mesures de sécurité (levée de fermeture de voie selon article 55).

Travaux exécutés par les agents de la SNCF, exceptionnellement sans être accompagnés par un agent de DB Netz.
Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de la SNCF s'adresse à l'AC de Forbach Poste 3.
⇩
L'AC du Poste 3 de Forbach demande l'accord à l'AC de Saarbrücken Hbf et se concerte pour la fermeture de voie selon l'article 55.
⇩
L'AC du Poste 3 de Forbach prend les mesures de protection nécessaires et donne l'accord à l'agent d'entretien SNCF pour les travaux.
⇩
A la fin des travaux, l'agent d'entretien SNCF renseigne l'AC de Forbach Poste 3.
⇩
L'AC de Forbach Poste 3 avise l'AC de Saarbrücken Hbf de la fin des travaux.
⇩
Les AC de Forbach Poste 3 et Saarbrücken Hbf lèvent les mesures de sécurité (levée de fermeture de voie selon article 55).

Article 83 – Travaux sur la voie de sens Saarbrücken Hbf – Forbach (voie 2)

L'AC de Saarbrücken Hbf est seul qualifié pour assurer la protection (fermeture de voie) de travaux à réaliser sur la voie Saarbrücken – Forbach (voie 2).
Dans le cas de travaux réalisés entre le Km DB 2,829 et le C302 de Forbach, les mesures suivantes sont applicables :

Sur le territoire Allemand :

Travaux exécutés par les agents de DB Netz ou de la SNCF accompagnés par un agent de DB Netz.
Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de DB Netz s'adresse à L'AC de Saarbrücken Hbf.
L'AC de Saarbrücken Hbf se concerte avec L'AC de Forbach Poste 3 pour la fermeture de voie selon l'article 55.
L'AC du Poste 3 de Forbach prend les mesures de protection nécessaires et transmet ensuite son accord pour les travaux à l'AC de Saarbrücken Hbf.
L'AC de Saarbrücken Hbf prend les mesures de protection nécessaires et transmet ensuite son accord pour les travaux à l'agent d'entretien de DB Netz.
A la fin des travaux, l'agent d'entretien de DB Netz AG renseigne l'AC de Saarbrücken Hbf que la voie est praticable.
L'AC de Saarbrücken Hbf avise l'AC de Forbach Poste 3 de la fin des travaux.
Les AC de Saarbrücken Hbf et de Forbach Poste 3 lèvent les mesures de sécurité (levée de fermeture de voie selon article 55).

Travaux exécutés par les agents de la SNCF, exceptionnellement sans être accompagnés par un agent de DB Netz.
Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de la SNCF s'adresse à l'AC de Forbach Poste 3.
L'AC du Poste 3 de Forbach demande l'accord à l'AC de Saarbrücken Hbf et se concerte pour la fermeture de voie selon l'article 55.
L'AC de Saarbrücken Hbf prend les mesures de protection nécessaires et donne l'accord à l'AC de Forbach Poste 3.
L'AC de Forbach Poste 3 avise l'agent d'entretien de la SNCF de l'accord pour les travaux
A la fin des travaux, l'agent d'entretien SNCF renseigne l'AC de Forbach Poste 3.
L'AC de Forbach Poste 3 avise l'AC de Saarbrücken Hbf de la fin des travaux.
Les AC de Saarbrücken Hbf et de Forbach Poste 3 lèvent les mesures de sécurité (levée de fermeture de voie selon article 55).

Sur le territoire Français :

Travaux exécutés par les agents de la SNCF ou par les agents de DB Netz accompagnés par un agent de la SNCF.
Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de la SNCF s'adresse à l'AC de Forbach Poste 3 et présente une Demande de Fermeture de Voie (DFV).
⇩
L'AC de Forbach demande l'accord à L'AC de Saarbrücken Hbf et se concerte pour la fermeture de voie selon l'article 55.
⇩
L'AC de Saarbrücken Hbf prend les mesures de protection nécessaires et transmet ensuite son accord pour les travaux à l'AC de Forbach Poste 3.
⇩
L'AC de Forbach Poste 3 avise l'agent d'entretien de la SNCF de l'accord pour les travaux.
⇩
A la fin des travaux, l'agent d'entretien de la SNCF avise l'AC de Forbach Poste 3 que les travaux sont terminés.
⇩
L'AC de Forbach Poste 3 avise L'AC de Saarbrücken Hbf de la fin des travaux.
⇩
Les AC de Saarbrücken et de Forbach Poste 3 lèvent les mesures de sécurité (levée de fermeture de voie selon article 55).

Travaux exécutés par les agents de DB Netz, exceptionnellement sans être accompagnés par un agent de la SNCF.
Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de DB Netz s'adresse à L'AC de Saarbrücken Hbf.
⇩
L'AC de Saarbrücken Hbf se concerte avec l'AC de Forbach Poste 3 pour la fermeture de voie selon l'article 55.
⇩
L'AC de Saarbrücken Hbf prend les mesures de protection nécessaires et donne l'accord à l'agent d'entretien de DB Netz pour les travaux.
⇩
A la fin des travaux, l'agent d'entretien de DB Netz avise l'AC de Saarbrücken Hbf que la voie est praticable.
⇩
L'AC de Saarbrücken Hbf avise L'AC de Forbach Poste 3 de la fin des travaux.
⇩
Les AC de Saarbrücken Hbf et de Forbach Poste 3 lèvent les mesures de sécurité (levée de fermeture de voie selon article 55).

Article 84 – Circulation à voie fermée pour travaux

Les circulations à voie fermée ne peuvent circuler que de Saarbrücken ou Forbach jusqu'à la frontière et retour.

1.1 L'Agent Circulation de Saarbrücken Hbf effectue la circulation à voie fermée sur la voie Saarbrücken – Forbach selon les prescriptions de la DB. Les circulations à voie fermée ne sont pas annoncées et leur fin n'est pas communiquée au Poste 3 de Forbach.

Par l'annonce de la fin des travaux selon l'article 83, l'AC de Saarbrücken Hbf confirme au Poste 3 de Forbach 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 Saarbrücken Hbf sont en dérangement, les mesures prévues à l'article 59.1 doivent être appliquées.

1.2 L'Agent Circulation de Saarbrücken Hbf effectue la circulation à voie fermée sur la voie Forbach - Saarbrücken Hbf selon les prescriptions de la DB. Les circulations à voie fermée ne sont pas annoncées et leur fin n'est pas communiquée au Poste 3 de Forbach.

Par l'annonce de la fin des travaux selon l'article 82, l'AC de Saarbrücken Hbf confirme au Poste 3 de Forbach que toutes les circulations à voie fermée sont terminées.

2.1 Le Poste 3 de Forbach effectue les circulations à voie fermée sur la voie Forbach – Saarbrücken Hbf selon les prescriptions de la SNCF.

2.2 Dès que l'Agent Circulation de Saarbrücken Hbf a fermé la voie Saarbrücken Hbf – Forbach, le Poste 3 de Forbach effectue les circulations à voie fermée sur cette voie selon les prescriptions de la SNCF.

Par l'annonce de la fin des travaux sur la voie Saarbrücken Hbf – Forbach selon l'article 83, le Poste 3 de Forbach confirme à l'Agent Circulation de Saarbrücken Hbf que toutes les circulations à voie fermée sont terminées.

Article 85 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 non électrique doit, en cas de consignation caténaire, circuler sous la section frontière, l'AC concerné doit s'assurer que ce train ne comporte pas de véhicule avec pantographe levé, avant d'autoriser le passage sons l'élément consigné.

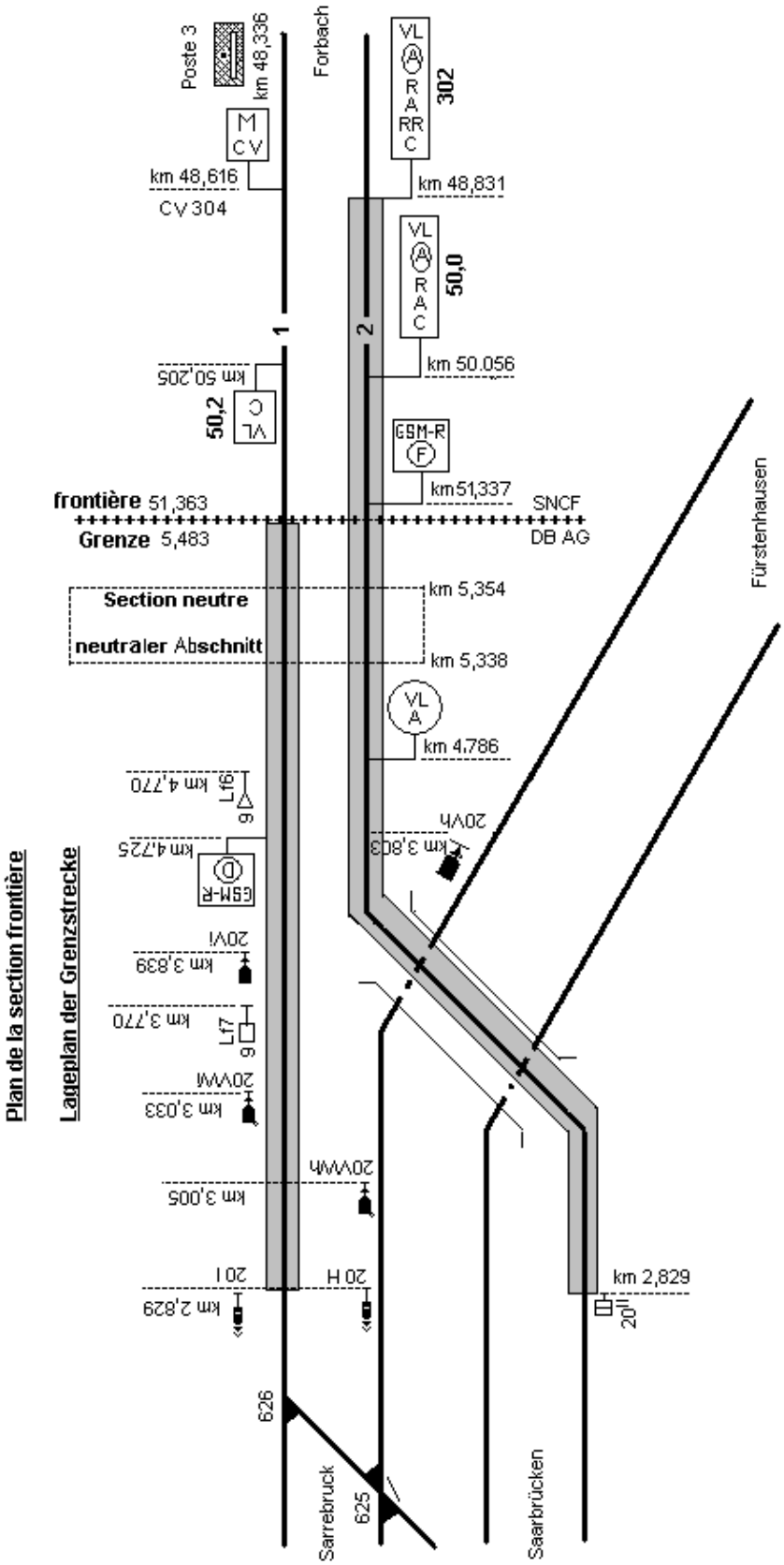
Il en donne confirmation à l'AC voisin par la dépêche suivante:

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

(„train n°… prêt au départ, ne comporte pas de véhicule avec pantographe levé“)

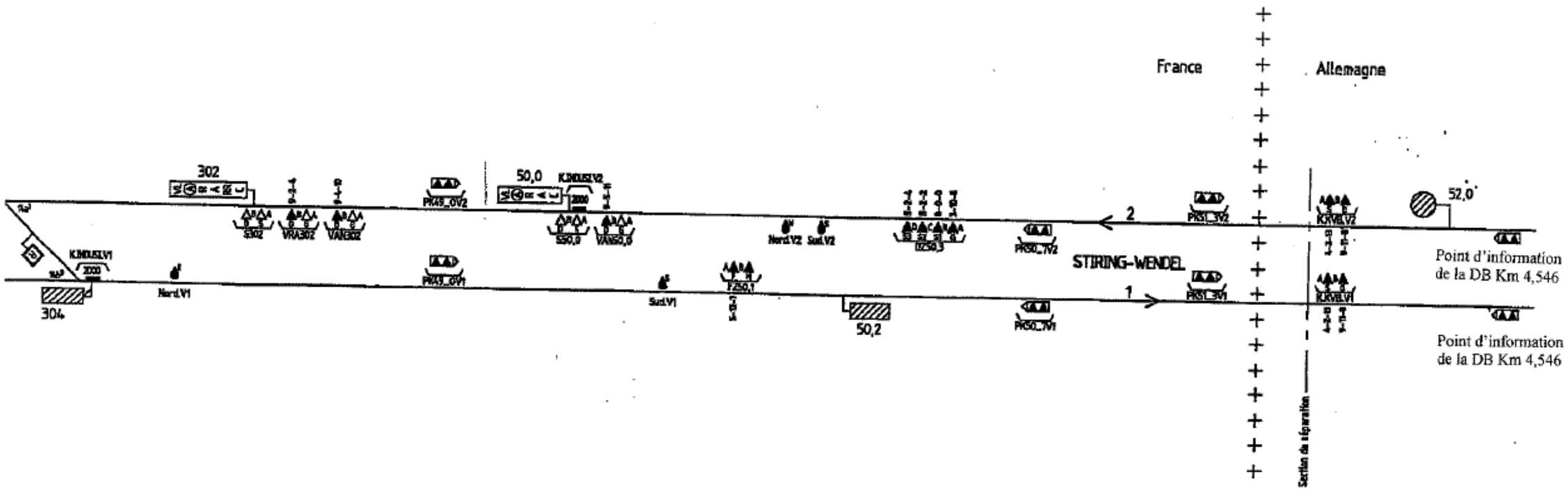
L'AC concerné ne peut autoriser le départ du train qu'après l'expédition de cette depêche.

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 des balises KVB/PZB



Anlage 3a Befehl der DB (deutsch/französisch)

(siehe folgende Seiten)

Annexe 3a Ordre de la DB (allemand/français)

(voir les pages suivantes)

Vordruck ... von ... *imprimé(s) /*

Befehle
Ordres
1 - 14

Triebfahrzeugführer Zug – Spentfahrt – Spentfahrt Kl – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt .....
Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.

Standort: ..... (km / Signal / Weiche) *(km / signal / aiguille)* Ir Rg/Gg/Gl ..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) *(numéro, poste / entre le poste et le poste)*
lieu *voie*

1 **Sie dürfen – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren**
Vous pouvez - entrer en gare / entrer dans le secteur circulation / circuler au-delà de la bif / jonction

1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

2 **Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in**
Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du

Signal usw. *signal etc.*	**Bezeichnung / km** *désignation / km*	**Bf** *gare*, **Bft** *secteur circulation*, **Abzw** *bif*, **Üst** *jonction*, **Bk** *poste de block*, **Dkst** *point de protection*

2.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

3 **Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.**
Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation

3.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

4 **Sie fahren auf dem Gegengleis von** ..... **bis** .....
Vous circulez en sens inverse du sens normalement utilisé de *jusqu'à*

5 **Sie** - fahren / schieben nach - **von** .....
Vous - circulez / poussez – de

in Richtung ..... **bis** ..... **und kehren zurück.**
en direction de *jusqu'à* *et revenez à la gare en arrière.*

5.1 Hinfahrt auf Regelgleis. Rückfahrt auf Gegengleis
À l'aller : en sens normal. Au retour : en sens inverse du sens normalement utilisé.

5.2 Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis
À l'aller : en sens inverse du sens normalement utilisé. Au retour : en sens normal.

8 **Sie müssen** - zwischen Zmst ..... und Zmst .....
Vous devez vous arrêter entre le poste de *et le poste de*

- Im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... **halten vor BÜ** in km .....
- en gare / secteur circulation / bif / jonction de *avant le PN au km*

/ km ..... / km ..... / km ..... / km ..... / km .....

Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.
Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.

10 **Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart** .....
Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS

10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.

11 **Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.**
Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée.
Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.

12 **Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:**
Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :

km/h *km/h*	**auf Sicht** *marche à vue*	**im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst** *En / entre gare / secteur circulation / bif / jonction*	**und Bf / Bft / Abzw / Üst** *et gare / secteur circulation / bif / jonction*	**in / von km / Sig** *du km / signal*	**bis km / Sig** *au km / signal*	**Grund Nr.** *motif n°*
	auf Sicht					
	auf Sicht					
	auf Sicht					

12.1 Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an .....
Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à

12.2 Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat.
Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.

12.3 Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an .....
Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à

12.4 PZB am .....sig ..... in km ..... ständig wirksam / unwirksam.
Balise PZB - du signal *- au km* *- constamment active / inactive.*

	12.6	*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. *Seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.*
	12.7	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1. *Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.*
	13	**Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen ..... und ..... entbunden.** *Vous êtes dispensé de marcher à vue entre et*
	14	....

Übermittlungscode (numéro de transmission): .....

..... , ... , ...
(Ort - *lieu*) (Datum - *date*) (Uhr - *heure*) (Minuten - *minutes*)

..... , ...
(Fahrdienstleiter - *agent circulation*) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) - *reçu (nom, fonction)*

bei mdl. Übermittlung *(en cas de transmission téléphonique)* :
☐ *TF (RST)* / ☐ *arrière (arme)* .....

Grund Nr. *motif n°*	Anlass für Befehl 12 *motifs de l'ordre 12*	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 *ordre 12, colonne 1 ou 2*
Gleisbelegung, Zugfolge / *occupation de la voie, succession des trains*		
1	Gleis kann besetzt sein / *la voie peut être occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
2	Fahrzeuge im Gleis / *voie occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs / *Circulations engagées sur voie fermée*	auf Sicht / *marche à vue*
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / *réception sur voie en impasse*	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / *réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse particulièrement courte*	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg / *pas de distance de glissement*	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / *dérangement des communications entre postes d'annonce*	auf Sicht / *marche à vue*
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit / *période de fermeture à la circulation*	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren / *train de voyageurs circule exceptionnellement sur une voie réservée aux trains de fret*	40 km/h
Bahnübergänge, Spurrillen / *PN, gouttières des voies*		
10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert / *PN insuffisamment protégés*	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / *ornières verglacées et enneigés*	30 km/h
Arbeiten, La / *travaux, LTV*		
20	Bauarbeiten - *travaux*	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gleis / *portion de voie fermée impraticable*	auf Sicht / *marche à vue*
22	Zustand nach Bauarbeiten / *Constat de l'infrastructure après travaux*	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt / *personnel du chantier non avisé*	auf Sicht / *marche à vue*
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La / *réduction de la vitesse inférieure à celle reprise au « La »*	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis / *agents présents dans la voie fermée*	20 km/h und auf Sicht
Mängel an Bahnanlagen / *défauts aux installations*		
30	Mängel am Oberbau / *défaut de la voie*	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) *présomption d'avarie caténaire (également sur voie voisine)*	auf Sicht / *marche à vue*
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) *présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)*	auf Sicht / *marche à vue*
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel / *présomption de stalactite dans le tunnel*	auf Sicht / *marche à vue*
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört / *équipement PZB au sol en dérangement*	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen *encienchement aiguille / signal en dérangement*	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert *aiguille immobilisée manuellement sans cadenassage.*	5 km/h
37	HOA / FBOA gestört - *DBC / Détecteur de frein(s) serré(s) en dérangement*	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich *Information des voyageurs à quai impossible*	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert *Voyageurs non informés du changement du quai.*	auf Sicht / *marche à vue*
Besonderheiten am Zug / *particularités au train*		
40	Engstelle für Lü-Sendungen / *gabarit réduit pour transports exceptionnels*	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen *Armement de la voie insuffisant pour véhicules à charge D*	*)
42	Spitzensignal unvollständig / *signalisation d'avant incomplète*	40 km/h
43	Windwarnung / *avis de vents forts*	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / *Vitesse limite autorisée variable*

Anlage 3b Bulletins (zweisprachig) der SNCF
Annexe 3b Bulletins (bilingues) de la SNCF

Bulletin (Befehl) 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 :

…….....

……...

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

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

Bulletin C block automatique SNCF
(Befehl C Selbstblock SNCF)

CBA

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 Block Automatique

☐ **le guidon d'arrêt** ……
(numéro / Nummer)

- 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**.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

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

Anlage 4/Annexe 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 :

Hp Stiring-Wendel (Km 49,817) 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/Annexe 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) Hp Stiring-Wendel (Km 49,817)	**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 des 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/Annexe 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 :

Hp Stiring-Wendel (Km 49,817)	**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.

Anlage 7/Annexe 7 GSM-R

Dispositions particulières concernant l'utilisation du GSM-R D par l'AC du Poste 3 de Forbach.	Regelung über die Nutzung von GSM-R D durch den Fdl Poste 3 Forbach
Article 1 : Généralités La Direction Régionale Lorraine de la SNCF et l´Etablissement de la DB Netz AG, Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken, conviennent de la mise à disposition de l´agent circulation (AC) du Poste 3 de Forbach par DB Netz AG d'une carte SIM allemande pour l'exploitation de la section frontière Forbach - Saarbrücken. L'appareil avec la carte SIM allemande doit être utilisé selon les prescriptions communes suivantes. L'appareil doit être utilisé par l'AC pour : - toutes les communications échangées avec l'AC de Saarbrücken Hbf - communiquer avec les trains sur la partie allemande de la section frontière en cas de danger pour transmettre un message d'alerte. L'appareil permet également à l'AC du Poste 3 de Forbach de recevoir un appel d'urgence déclenché sur le réseau GSM-R D.	**Abschnitt 1: Allgemeines** Die Regionaldirektion Lothringen der SNCF und die DB Netz AG, Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken, vereinbaren, dass die DB Netz AG dem Fdl Poste 3 Forbach eine deutsche SIM-Karte für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke Forbach - Saarbrücken zur Verfügung stellt. Das Gerät mit der deutschen SIM-Karte ist gemäß den nachstehenden gemeinsamen Regeln zu benutzen. Das Gerät ist vom Fdl zu nutzen für: - für die gesamte Kommunikation mit dem Fdl Saarbrücken Hbf - für die Verständigung mit den Zügen auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke im Gefahrenfall zur Abgabe eines Nothaltauftrages. Das Gerät dient außerdem der Unterrichtung des Fdl Forbach Poste 3 über einen ausgelösten Notruf im Netz GSM-R D.
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 :	**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:

„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Forbach und Saarbrücken sofort anhalten.
Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Forbach und Saarbrücken sofort anhalten! Hier Fahrdienstleiter Forbach Poste 3."

[Traduction pour information :
« Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Forbach et Saarbrücken.
Je répète: Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Forbach et Saarbrücken.
Ici AC Forbach Poste 3. »]

ou lorsque le danger n'impose l'arrêt que d'un seul train :

oder wenn nur ein Zug angehalten werden soll:

„Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten.

Ich wiederhole: Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten!
Hier Fahrdienstleiter Forbach Poste 3. "

[Traduction pour information :
« Danger, arrêt immédiat du train n°… .
Je répète: Danger, arrêt immédiat du train n° …. Ici AC de Forbach Poste 3. »]

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:
„…und Oberleitung auf der Grenzstrecke Forbach - Saarbrücken ausschalten." [Traduction pour information : « …et coupure d'urgence sur la section frontière Forbach – Saarbrücken. »]	
Dès perception d'une alerte, l'AC de Forbach Poste 3 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 ; après entente, chaque AC autorise ensuite la reprise de la circulation des trains sur son propre réseau.	Bei Eingang eines Nothaltauftrages trifft der Fdl Poste 3 Forbach 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, nach gegenseitiger Abstimmung nimmt jeder Fdl den Betrieb auf seinem Netz wieder auf.
Article 3: Dérangement de l'appareil GSM-R En cas de dérangement, l'AC du Poste 3 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 Netz, responsable régional d'exploitation à Sarrebruck, Téléphone +49 (0)681 308-3610, IRTN/Basa 0049 (9)56-3610 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 3. 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 Netz, Bezirksleiter Betrieb Saarbrücken, Tel. +49 (0)681 308-3610, IRTN/Basa 0049 (9)56-3610, 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, la SNCF peut demander une copie des enregistrements en s'adressant au Bezirksleiter Betrieb (Chef de Circonscription) à Karlsruhe qui est responsable pour l'AC de Saarbrücken Hbf : M. BACKES, téléphone +49 721 938-7762, courriel: hans-peter.backes@deutschebahn.com.	**Abschnitt 4: Aufzeichnung der Gespräche** Alle Gespräche über GSM-R werden digital bei der DB Netz AG aufgezeichnet. Bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten oder Unfällen kann die SNCF eine Kopie der Aufzeichnungen anfordern über den Bezirksleiter Betrieb in Karlsruhe, der für den Fdl Saarbrücken Hbf zuständig ist: H. Backes, Tel. +49 721 938-7762, Mail: hans-peter.backes@deutschebahn.com.
Article 5 : Notice d'utilisation du GSM-R D DB Netz 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 Forbach Poste 3.	**Abschnitt 5: Bedienungsanleitung für GSM-R D** DB Netz 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 Forbach Poste 3.
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 3 n'a pas de mesures à prendre. Tous les agents circulation de Forbach Poste 3, 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 3 sind bei Empfang eines solchen Proberufs keine Maßnahmen zu treffen. Alle Fdl in Forbach Poste 3, 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 du présent complément Le présent complément est applicable dès réception et jusqu'à nouvel avis.	**Abschnitt 7: Gültigkeit dieser Ergänzung** Diese Ergänzung ist gültig ab sofort und bis zur Inkraftsetzung neuer Regelungen.

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsame Regelung haben:

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

und

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

2 Gemeinsame Regelung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke

siehe folgende Seiten

Direction de METZ - NANCY
Direction Régionale Infrastructure
14, Viaduc J.F. Kennedy
CS 5218

F – 54052 Nancy CEDEX

DB Netz
Niederlassung Südwest
Geschäftseinheit Fern- und Ballungsnetz
Örtliche Betriebsdurchführung
Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4
D - 66111 Saarbrücken

GEMEINSAME REGELUNG DER ÖRTLICHEN BESONDERHEITEN AUF DER GRENZSTRECKE

Bouzonville - Hemmersdorf

ZWISCHEN SNCF UND DB NETZ AG

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

Bouzonville - Hemmersdorf

ENTRE SNCF ET DB NETZ AG

Gültig ab

Applicable à partir du

01.01.2006

MN IN 088
(CR SO N° 16)

Geschäftsführende Stellen

Services dirigeants responsables

DB Netz AG (abgekürzt DB Netz)
Regionalbereich Südwest
Produktionsdurchführung Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4

D-66111 Saarbrücken

SNCR Réseau (abgekürzt: SNCF)
EIC Lorraine
14, Viaduc J.F. Kennedy

F-54052 NANCY CEDEX

Verteiler Deutschland: **Distribution allemande**	**Verteiler Frankreich:** **Distribution française**
RB Südwest Fdl Hemmersdorf (Saar) **Produktions-durchführung Saarbrücken** Fdl Dillingen (Saar) **BZ Karlsruhe** Netzkoordinator der BZ 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, IOS, BTE, PRI **DSEM** CORINT **EIC Lorraine** Pôle Sécurité COGC (2 ex) BHR UO Circ Metz-Sablon Gare de Creutzwald (Dirigeant Circulation) AC Bouzonville **Infrapôle Lorraine** Pôle QS **INFRALOG Lorraine** CSS Pagny-sur-Moselle)

Bekanntgaben				
Lfd. Nr.	**Kurzer Inhalt**	**Gültig ab**	**Bemerkungen**	**eingearbeitet (Nz.)**
1	GSM-R, Tunnel	01.12.2009		eingearbeitet
2	Neuer Befehlsvordruck	13.12.2009		eingearbeitet
3	Neuer DB-Befehl	13.12.2015		eingearbeitet

RECTIFICATIFS

N°	DATE
1	01/12/2009
2	13/12/2009
3 Version 4	13/12/2015

DB Netz AG
Niederlassung Südwest
Geschäftseinheit Fern- und Ballungsnetz
Örtliche Betriebsdurchführung
Der Leiter
I.NBB-SW-L 31 SBR

Saarbrücken, den 14.12.2005

gez. i.V. Herrmann

.....

gez. i.A. Gentes

Société Nationale des
Chemins de Fer Francais
Direction de Metz-Nancy
Delegation Regionale Infrastructure
14, Viaduc J.F. Kennedy
F-54052 NANCY CEDEX

Nancy, le 12.12.2005

gez. Jean Giltaire

.....

INHALTSVERZEICHNIS
SOMMAIRE

I ALLGEMEINES
CHAPITRE I : GENERALITES

ARTICLE 1	*AUßER KRAFT TRETENDE BESTIMMUNGEN, GÜLTIGKEIT DER RICHTILIE*	*6*
	DOCUMENTS ABROGES – DATE D'APPLICATION DE LA CONSIGNE COMMUNE	29
ARTICLE 2	*INHALT DER REGELUNG DER ÔRTLICHEN BESONDERHEITEN*	*6*
	OBJET	29
ARTICLE 3	*SPRACHREGELUNG*	*6*
	LANGUE A EMPLOYER	29
ARTICLE 4	*ÄNDERUNG VON REGELUNGEN*	*6*
	MODIFICATIONS AUX TEXTES REGLEMENTAIRES	29

II GRUNDSÄTZLICHES UND EINRICHTUNGEN AUF DER GRENZSTRECKE BOUZONVILLE - HEMMERSDORF
CHAPITRE II :
PRINCIPES D'EXPLOITATION ET INSTALLATIONS DE LA SECTION FRONTIERE BOUZONVILLE-HEMMERSDORF

ARTICLE 5	*DEFINITION DER GRENZSTRECKE*	*9*
	DEFINITION DE LA SECTION FRONTIERE	31
ARTICLE 5 a	*BETRIEBSFÜHRUNG UND VERKEHR AUF DER GRENZSTRECKE*	*9*
	REGIME D'EXPLOITATION ET SERVICE DE LA CIRCULATION	31
ARTICLE 6	*ÜBERPRÜFUNG DER GESCHWINDIGKEIT, UMSCHALTUNG DER ZUGSICHERUNGSSYSTEME*	*9*
	COMMUTATION DES SYSTEMES DE CONTROLE DE VITESSE	31
ARTICLE 7	*FERNMELDEVERBINDUNGEN*	*10*
	LIAISONS TELEPHONIQUES	31
ARTICLE 8	*SICHERUNG DES ZUGVERKEHRS*	*10*
	CANTONNEMENT DES TRAINS	32
ARTICLE 9	*BAHNÜBERGANG (BÜ) NR. 3 IN KM 6,967*	*10*
	PASSAGE A NIVEAU (PN) N°3 – Km 6,967	32
ARTICLE 10	*VORÜBERGEHEND EINGERICHTETE LANGSAMFAHRSTELLEN*	*12*
	INSTALLATIONS DE LIMITATIONS TEMPORAIRES DE VITESSE	33
ARTICLE 11	*ÄNDERUNG DER SIGNALISIERUNG*	*13*
	MODIFICATION DE LA SIGNALISATION	34

ARTICLE 12 *ÄNDERUNG VON TECHNISCHEN EINRICHTUNGEN* *12*
MODIFICATIONS DES INSTALLATIONS 35

III ZÜGE FAHREN
CHAPITRE II : PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS

ARTICLE 13 *FAHRPLÄNE* *12*
HORAIRES DES TRAINS 36

ARTICLE 14 *SCHLUSSSIGNALE AN ZÜGEN* *13*
SIGNALISATION D'ARRIERE DES TRAINS 36

ARTICLE 15 *AUßERGEWÖHNLICHE SENDUNGEN* *13*
ACHEMINEMENT DES TRANSPORTS EXCEPTIONNELS 36

ARTICLE 16 *SONDERZÜGE* *14*
TRAINS SPECIAUX 37

ARTICLE 17 *AUSFALL VON ZÜGEN* *15*
SUPPRESSION DE TRAINS 38

IV RANGIEREN
CHAPITRE IV : MANOEUVRES

ARTICLE 18 *KUPPELN DER TRIEBFAHRZEUGE* *15*
ATTELAGE DES ENGINS MOTEURS 39

ARTICLE 19 *RANGIEREN ÜBER DAS EINFAHRSIGNAL C 12 DES BAHNHOFS BOUZONVILLE HINAUS* *16*
MANŒUVRES AU-DELA DU SIGNAL D'ENTREE C12 DE BOUZONVILLE 39

V FAHRDIENST AUF DEN BETRIEBSSTELLEN
CHAPITRE V : CIRCULATION DES TRAINS

ARTICLE 20 *REIHENFOLGE DER ZÜGE* *16*
ORDRE DE SUCCESSION DES TRAINS 40

ARTICLE 21 *FAHRDIENSTLICHE MELDUNGEN* *17*
MODALITES DE COMMUNICATION 40

ARTICLE 22 *DURCHFÜHRUNG DER ZUGMELDUNGEN* *17*
PROCEDURE D'ANNONCE DES TRAINS 41

ARTICLE 23 *SCHRIFTLICHE BEFEHLE* *18*
ORDRES ECRITS 42

ARTICLE 24 *GLEISSPERRUNGEN AUF DER GRENZSTRECKE BEI UNFÄLLEN UND BETRIEBSSTÖRUNGEN* *18*
FERMETURE DE LA VOIE SUR LA SECTION FRONTIERE POUR ACCIDENT OU INCIDENT 42

ARTICLE 25	*LIEGENBLEIBEN VON ZÜGEN UND ZUGTEILEN*	*19*
	TRAIN OU PARTIE DE TRAIN LAISSEE EN PLEINE VOIE	43
ARTICLE 26	*SPERRFAHRTEN FÜR HILFELEISTUNGEN*	*19*
	CIRCULATION A VOIE FERMEE D'UN TRAIN DE SECOURS	43
ARTICLE 27	*VÖLLIG GESTÖRTE VERSTÄNDIGUNG*	*20*
	DERANGEMENT DE L'ENSEMBLE DES MOYENS DE COMMUNICATIONS	44
ARTICLE 28	*ANHALTEN DER ZÜGE BEI GEFAHR*	*20*
	ARRET DES CIRCULATIONS EN CAS DE DANGER	44
ARTICLE 29	*ANFORDERN VON HILFE*	*20*
	DEMANDE DE SECOURS	44
ARTICLE 30	*GEFÄHRLICHE EREIGNISSE*	*21*
	SITUATIONS DANGEREUSES	45

VI ARBEITEN
CHAPITRE VI : TRAVAUX

ARTICLE 31	*ARBEITEN AN TECHNISCHEN EINRICHTUNGEN OHNE GLEISSPERRUNG*	*22*
	TRAVAUX SUR LES INSTALLATIONS DE SECURITE NE NECESSITANT PAS DE FERMETURE DE VOIE	46
ARTICLE 32	*SPERREN DES GLEISES DER FREIEN STRECKE ZUR AUSFÜHRUNG VON ARBEITEN*	*24*
	FERMETURE DE LA VOIE POUR TRAVAUX EN PLEINE VOIE	48
ARTICLE 33	*SPERRFAHRTEN BEI ARBEITEN*	*25*
	CIRCULATION A VOIE FERMEE POUR TRAVAUX	49
ARTICLE 34	*BLEIBT FREI*	*25*
	RESERVE	49

VII BILDEN DER ZÜGE - REGELFALL
CHAPITRE VII : COMPOSITION DES TRAINS – CAS GENERAUX

ARTICLE 35	*ZUGBILDUNG*	*25*
	COMPOSITION DES TRAINS	50
ARTICLE 36	*BLEIBT FREI*	*25*
	RESERVE	50
ARTICLE 37	*BREMSEN – BREMSBERECHNUNG – BREMSZETTEL – WAGENLISTE*	*25*
	FREINAGE DES TRAINS	50
ARTICLE 38	*BLEIBT FREI*	*26*
	RESERVE	50
ARTICLE 39	*MAXIMAL ZULÄSSIGE GESCHWINDIGKEIT DER ZÜGE*	*26*
	VITESSE LIMITE DES TRAINS	50

VIII BILDEN DER ZÜGE – BESONDERHEITEN
CHAPITRE VIII : COMPOSITION DES TRAINS – CAS PARTICULIERS

ARTICLE 40 *FAHRZEUGE MIT NIEDRIGERER GESCHWINDIGKEIT* *26*
INCORPORATION DE VEHICULES INAPTES A LA VITESSE MAXIMALE DU TRAIN 51

ARTICLE 41 *BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER* *27*
ACHEMINEMENT DE VEHICULES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES 51

IX ZUGPERSONAL
CHAPITRE IX : PERSONNEL DES TRAINS

ARTICLES 43-45 *BLEIBEN FREI* *28*
RESERVES 52

X VERSCHIEDENES
CHAPITRE X : DIVERS

ARTICLE 46 *TUNNEL* *28*
TUNNELS 52

Anlagen
Annexes

Anlage 1 Lageplan des Bahnhofs Bouzonville *53*
Annexe 1 Plan de la gare de Bouzonville *53*

Anlage 2 Lageplan des Bahnhofs Hemmersdorf *55*
Annexe 2 Plan de la gare de Hemmersdorf *55*

Anlage 3 a Befehl der DB (deutsch/französisch) *57*
Annexe 3 a Ordre de la DB (allemand/français) *57*

Anlage 3 b Bulletins C und S (zweisprachig) de la SNCF *62*
Annexe 3 b Bulletins C et S (bilingue) de la SNC*F* *62*

Anlage 4 Fahrplan-Mitteilung (deutsch/französisch) *65*
Annexe 4 Fiche de marche (allemand/français) *65*

Anlage 5 Reihenfolge der Züge *67*
Annexe 5 Tableau de succession des trains *67*

Anlage 6 Registre d'annonce des trains *69*
Annexe 6 Registre d'annonce des trains 69

Anlage 7- bleibt frei - *71*
Annexe 7 réservé *71*

Anlage 8 Streckenplan Bouzonville - Hemmersdorf *72*
Annexe 8 Schéma de ligne Bouzonville – Hemmersdorf *72*

Annexe 9 Tunnel *74*
Annexe 9 Tunnels *74*

I. Allgemeines

1. Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der Regelung der örtlichen Besonderheiten

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die in der Zusatzvereinbarung vom 24.05.98 und die Consigne d´Etablissement 1/52 vom 13.08.03. Sie tritt am 01Januar 2006 in Kraft.

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 Netz und SNCF Réseau aufgestellt. Alle Änderungen müssen im voraus abgestimmt werden.

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 COGC Lorraine und der Betriebszentrale (BZ) Karlsruhe werden in französischer Sprache geführt.

4 Änderung von Regelungen

(1) Eine Änderung der gemeinsamen Regelungen muss von DB Netz und SNCF Réseau schriftlich vereinbart werden.

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

Postanschriften

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

SNCF Réseau
EIC Lorraine
14, viaduc J .F. Kennedy

F-54052 Nancy-CEDEX

(2) Bei Änderungen von Bestimmungen vereinbaren die DB Netz 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.

II Grundsätzliches und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Bouzonville - Hemmersdorf

5 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).

5 a Betriebsführung auf der Grenzstrecke

(1) Die Grenzstrecke Bouzonville – Hemmersdorf ist eingleisig.

(2) Die Bahnhöfe Hemmersdorf und Bouzonville sind örtlich mit Fdl besetzt.
Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke müssen die beiden Fdl anwesend sein.

(3) Auf der Grenzstrecke ist zeitweise Arbeitsruhe; sie wird bei der Aufstellung des Fahrplans zwischen SNCF Réseau und DB Netz vereinbart. Geplante Änderungen der Arbeitsruhe (auch Feiertagsregelungen der beiden Länder) sind acht Kalender tage vorher zwischen DB Netz und SNCF Réseau zu vereinbaren.

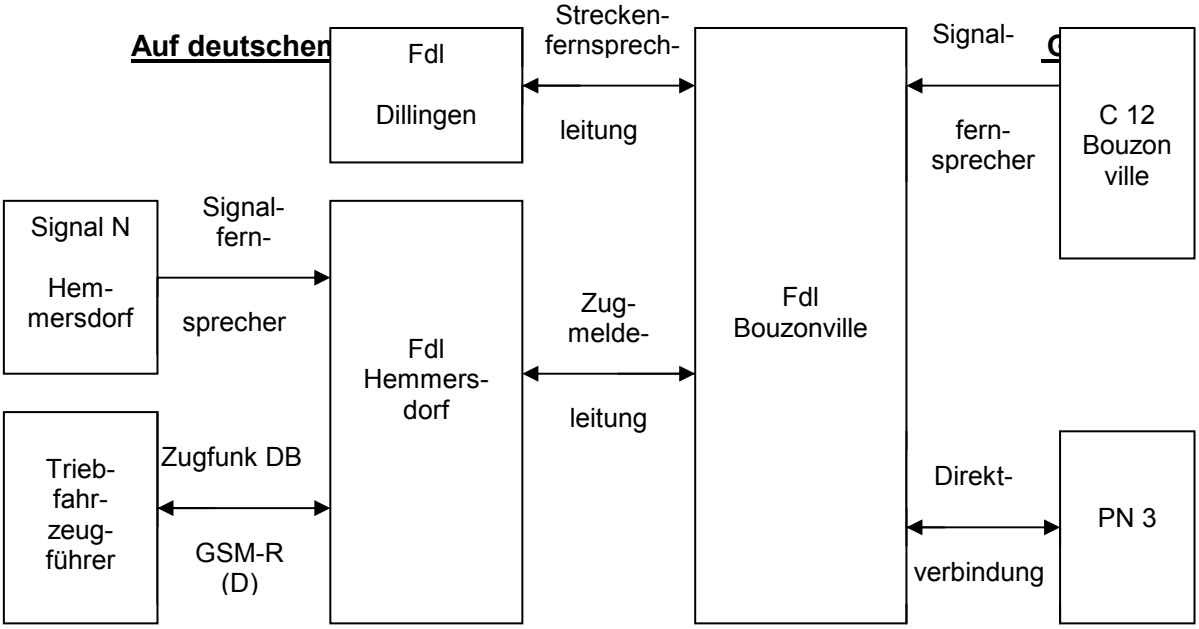
(4) Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragen ihre Trassen mindestens 10 Kalendertage im voraus.

6 Überprüfung der Geschwindigkeit, Umschaltung der Zugsicherungssysteme

Die Grenzstrecke ist mit 2 Kontrollmagneten (PZB und KVB) ausgerüstet (Lageplan siehe Anlage 8)

7 Fernmeldeverbindungen

Auf der Strecke Bouzonville - Hemmersdorf sind folgende Fernsprech- und Funk-Verbindungen eingerichtet.



Alle fahrdienstlichen Gespräche, die über die Allsprechstelle des Bahnhofs Hemmersdorf geführt werden, werden auf ein Tonband aufgenommen. Das Band hat eine Laufzeit von etwa 2 Stunden.
Alle Gespräche, die über GSM-R (D) geführt werden, werden in der zentralen Stelle in Stuttgart gespeichert.
Wenn notwendig (z.B. Unfälle, Störungen) und auf Anfrage der SNCF RÉSEAU, stellt DB Netz die Aufzeichnungen sicher und übergibt sie so schnell wie möglich an die SNCF RÉSEAU.

8 Sicherung des Zugverkehrs

Die Zugfolge zwischen Hemmersdorf und Bouzonville wird in beiden Richtungen durch das besondere fernmündliche Zugmeldeverfahren gesichert, das in den Abschnitten 21 und 22 beschrieben ist.

9 Bahnübergang (BÜ) Nr. 3 in km 6,967

(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 Lichtzeichenanla 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:

	Schließversagen (2.) oder Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage ist defekt (4.)	*Öffnungsversagen (1.) oder Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage ist in Ordnung (3.) oder Bü durch Posten gesichert*
B 3 * *	Züge sind an- und zurückzuhalten	Züge erhalten für die Dauer der Störung zweisprachigen Befehl 12, Grund Nr. 10 und 12.2, mit der Weisung, den Bahnübergang Nr. 3 in km 6,967 mit höchstens 20 km/h zu befahren.

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 Nr. 8 (Anlage 3) mit dem Auftrag vor dem Bahnübergang zu halten.

d) Wiederaufnahme des Regelverkehrs
Der Fdl Bouzonville teilt dem Fdl Hemmersdorf die Wiederaufnahme des Regelbetriebes mit.

10 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 Netz an SNCF Réseau
Spätestens am Dienstag der Woche vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

SNCF RÉSEAU an DB Netz
Spätestens 5 Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

b) Die Tf werden durch die La („Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten“) der DB Netz 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.

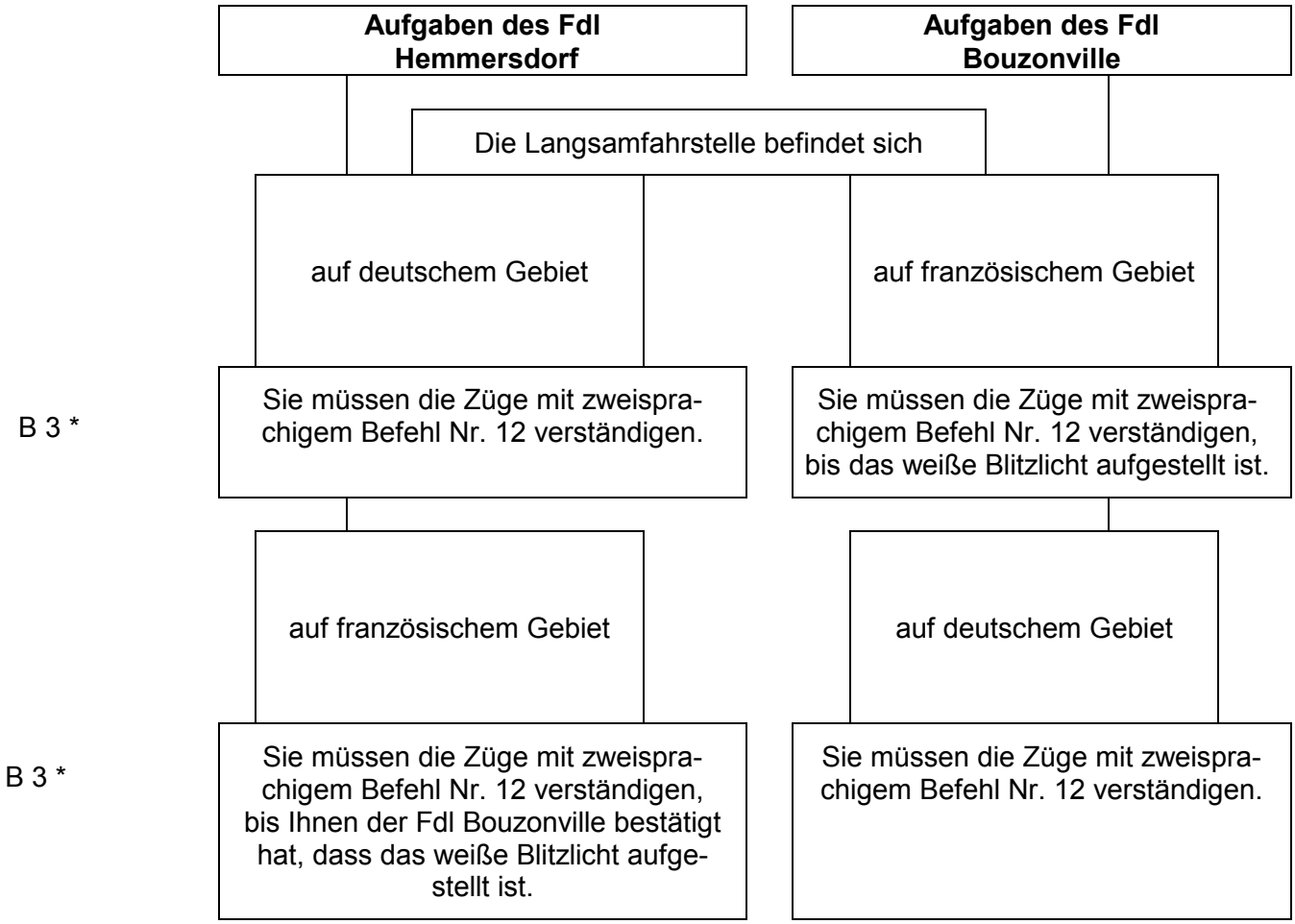
2) Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

a) Langsamfahrstellen, die unvorhergesehen eingerichtet werden müssen, sind

- auf deutschem Gebiet: von den technischen Stellen der DB Netz 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 COGC Lorraine.

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.

11 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 Netz von der SNCF RÉSEAU mit einer „Avis de signalisation“ bekanntgegeben. Diese ist, ggf. unter Beigabe eines Signallageplans, zu übersenden

an:

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Produktionsdurchführung Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4
66111 Saarbrücken

DB Netz gibt die Änderungen in der La bekannt.

12 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 Netz AG
Regionalbereich Südwest
Produktionsdurchführung
Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4
D-66111 Saarbrücken

SNCF Réseau
EIC Lorraine
14, viaduc J.F. Kennedy
F-54052 Nancy-CEDEX

III Züge fahren

13 Fahrpläne

(1) Die Fahrpläne auf dieser Grenzstrecke werden von DB Netz 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 fran-

zösischem Gebiet ist von SNCF Réseau der DB Netz schriftlich mitzuteilen.

(4) Die SNCF Réseau (EIC Lorraine) erhält von DB Netz 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 Netz müssen die Züge wie bei unvorhergesehen eingerichteten Langsamfahrstellen unterrichtet werden (siehe Abschnitt 10).

14 Schlusssignale an Zügen

Zwischen Bouzonville und Hemmersdorf (und Gegenrichtung) gelten als Tag- und Nachtzeichen folgende Zugschlusssignale:

- zwei rückstrahlende viereckige rot-weiße Tafeln
  oder
- zwei rote Lichter
  oder
- zwei Schlusslaternen

15 Außergewöhnliche Sendungen

(1) a) Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen dürfen in Züge nur eingestellt werden, wenn sie mit einer Beförderungsanordnung der DB Netz und einer Avis de Transport Exceptionnel (ATE) der SNCF RÉSEAU eingelegt sind.

b) Die Beförderungsanordnung der DB Netz 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 COGC Lorraine 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 Netz vorliegt.

(3) Außergewöhnliche Sendungen sind an der Zugspitze einzustellen.

Die Sendungen dürfen erst in den Zug eingestellt werden, wenn das COGC Lorraine 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 Netz und die Nummer der BTE der SNCF RÉSEAU mitteilen.

Der Nachbar-Fdl prüft, ob die Anordnungsnummer und BTE-Nummer mit seinen Unterlagen übereinstimmt.

16 Sonderzüge

(1) Ein Sonderzug ist ein Zug der nicht in der „Reihenfolge der Züge“ für die Grenzstrecke (siehe Artikel 20) aufgeführt ist.

(2) Die Fahrplanabteilung DB Netz, bzw. die BZ Karlsruhe und COGC Lorraine 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 Abfahrtzeit.

(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 Mindestbremshundertstel, die Zugnummer und die Zuggattungsnummer 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-.

17 Ausfall von Zügen

(1) Bei Ausfall von Zügen auf der Grenzstrecke müssen die EVU so früh wie möglich die BZ Karlsruhe bzw. das COGC Lorraine verständigen.

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

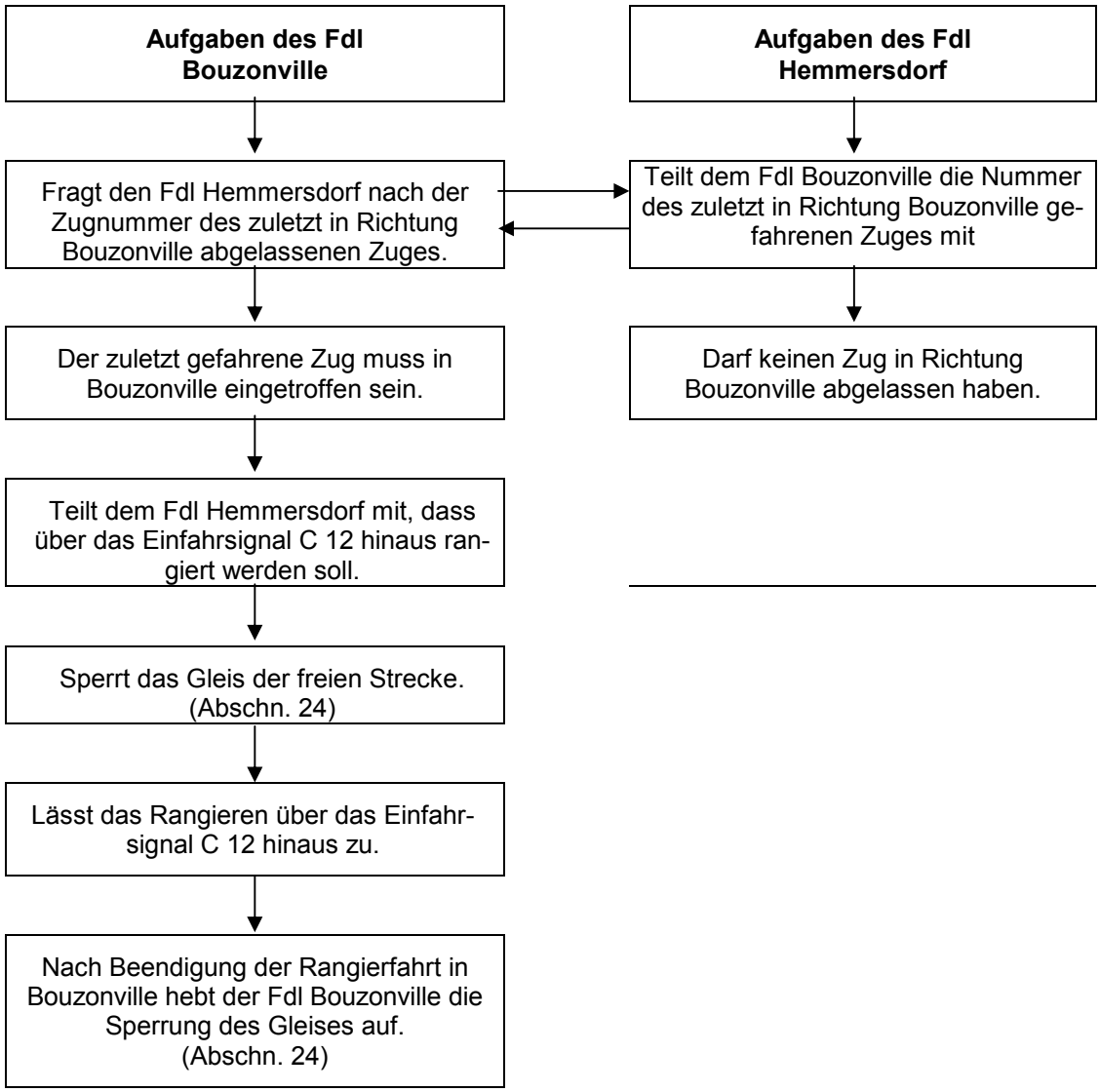
(3) COGC Lorraine verständigt schriftlich den Fdl Bouzonville; dieser trägt den Ausfall in sein carnet d`enregistrement des dépêches ein.
BZ Karlsruhe verständigt den Fdl Hemmersdorf.

IV Rangieren

18 Kuppeln der Triebfahrzeuge

Die Triebfahrzeuge werden vom EVU- Personal gekuppelt und entkuppelt.

19 Rangieren über das Einfahrsignal C 12 des Bahnhofs Bouzonville hinaus



V Fahrdienst auf den Betriebsstellen

20 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 eingereihten Zuges), **Zug** (Zugnummer des Zuges, der nach dem neu eingereihten Zug fährt)“.
„Nouvel ordre de succession: train n°.... (n° du dernier train qui a circulé), train n° .... (n° du nouveau train devant circulé), train n° .... (train devant circuler après le nouveau train).

21 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.

22 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 Einfahrsignal 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.

23 Schriftliche Befehle

Schriftliche Befehle für Triebfahrzeugführer sind auf zweisprachigen Vordrucken auszufertigen.
DB und SNCF Befehle siehe **Anlage 3 a und 3 b**.

24 Gleissperrungen auf der Grenzstrecke bei Unfällen und Betriebsstörungen

(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“)

25 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. 26).

(2) Die Sperrung des Gleises darf erst aufgehoben werden, wenn die Bedingungen nach Abschnitt 24 Abs. 5 erfüllt sind.

26 Sperrfahrten für Hilfeleistungen

(1) a) Sperrfahrten sind nach den folgenden Bestimmungen durchzuführen, wenn das Gleis nach 24 Abs. 1 bis 4 gesperrt ist.

b) Bei Sperrfahrten wegen Arbeiten gilt Abschnitt 33.

(2) Die Sperrfahrt beginnt in Hemmersdorf

a) Der Fdl Hemmersdorf stellt durch einen Zugnummernvergleich mit dem Fdl Bouzonville fest, welcher Zug zuletzt vor dem liegen gebliebenen 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 liegen gebliebenen 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 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.

B 3 * c) Die Sperrfahrt erhält zweisprachigen Befehl 12 mit der Weisung, im Sperrabschnitt auf Sicht zu fahren (Grund Nr. 2 und ggf. Nr. 3).

(3) Die Sperrfahrt beginnt in Bouzonville

a) Der Fdl Bouzonville stellt durch einen Zugnummernvergleich mit dem Fdl Hemmersdorf fest, welcher Zug vor dem liegen gebliebenen 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 liegen gebliebenen 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.

B 3 * c) Die Sperrfahrt erhält einen zweisprachigen Befehl 12 der DB mit der Weisung, im Sperrabschnitt auf Sicht zu fahren (Grund Nr. 2 und ggf. Nr. 3).

27 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.

28 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:

„Betriebsgefahr, haltet Züge zurück !“.
(„Danger! arrêt des circulations“).

(3) Die Fdl Hemmersdorf, Bouzonville und die Zugfunkvermittlung Karlsruhe müssen Nothaltauftrag über Zugfunk geben, unabhängig davon, ob sich der Zug in Deutschland oder Frankreich befindet.

29 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..

B 3 * Die Zustimmung zum Zurücksetzen nach Bouzonville wird vom Fdl Bouzonville durch zweisprachigem Befehl 14 erteilt mit folgendem Wortlaut:
„Kehren Sie zurück bis Einfahrsignal 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.“)

B 3 * Die Zustimmung zum Zurücksetzen nach Hemmersdorf wird vom Fdl in Hemmersdorf mit zweisprachigem Befehl 14 nach den Bestimmungen der Fahrdienstvorschrift erteilt.

30 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 Notfallleitstelle in Karlsruhe.
Der Fdl Bouzonville verständigt das COGC Lorraine.

(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.

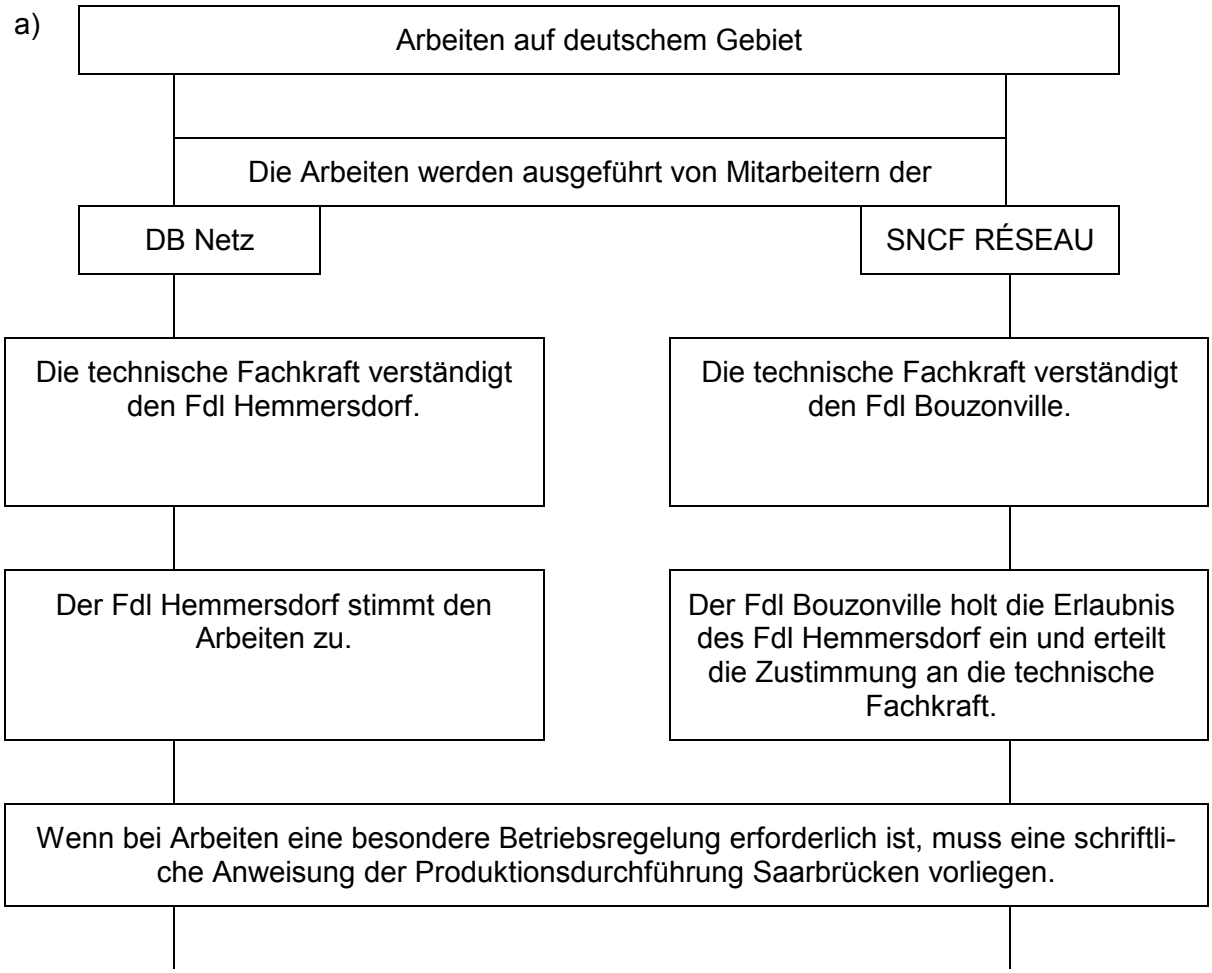
VI Arbeiten

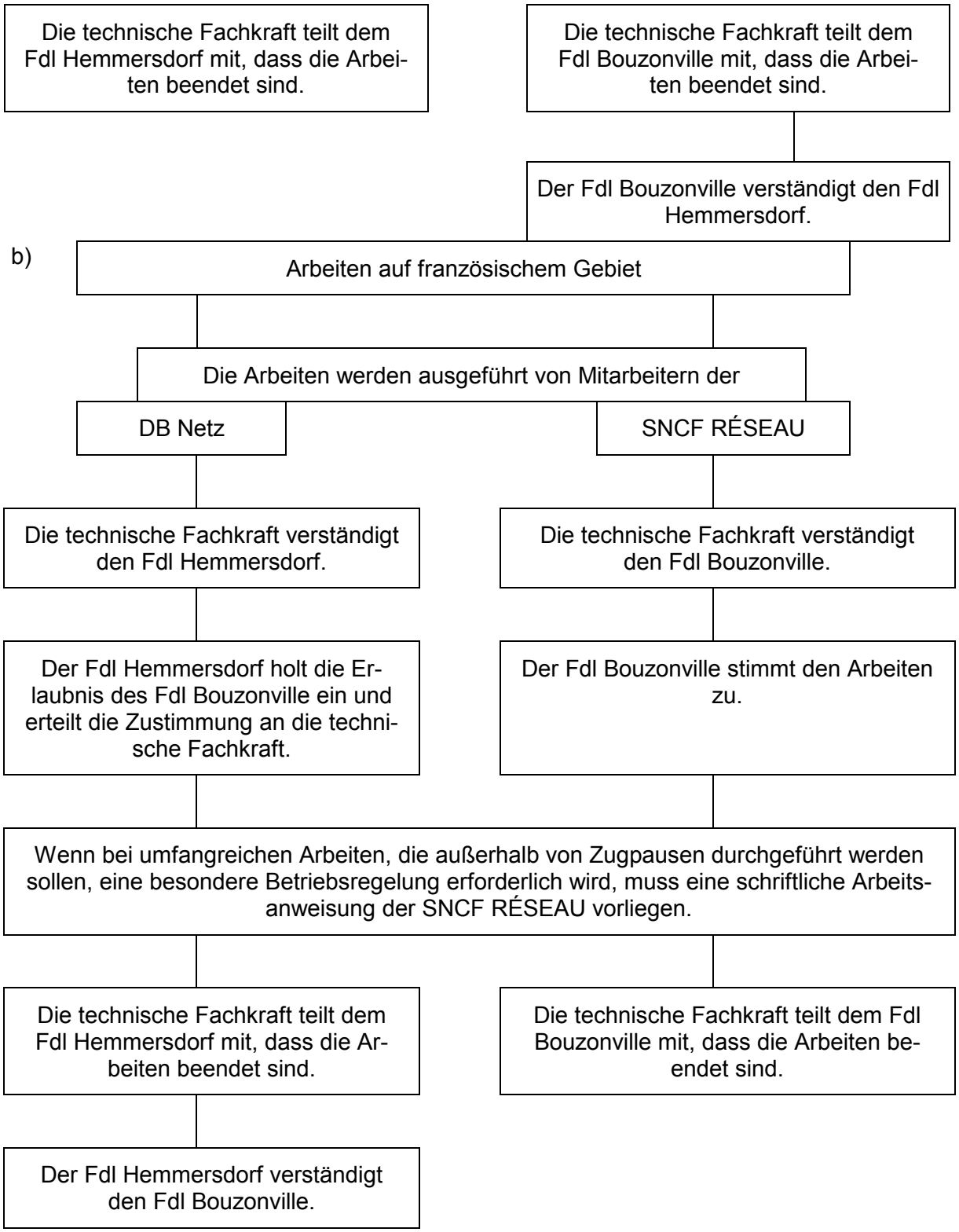
31 Arbeiten an technischen Einrichtungen ohne Gleissperrung

(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:

a)





(3) Der Regionalbereich Südwest der DB Netz und das COGC 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).

32 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.

(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.

(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 Infrastruktur- betreibers 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.

33 Sperrfahrten bei Arbeiten

(1) Die Sperrfahrten dürfen von Hemmersdorf und von Bouzonville aus nur bis zur Grenze und zurück fahren.

(2) Sobald der Fdl Bouzonville das Gleis zwischen Bouzonville und Hemmersdorf gesperrt hat, 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.

34 bleibt frei

VII Bilden der Züge - Regelfall

35 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 die Triebfahrzeuge) .

(3) In Reisezügen dürfen keine Güterwagen eingestellt werden.

36 bleibt frei

37 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.

38 bleibt frei

39 Maximal zulässige Geschwindigkeit der Züge

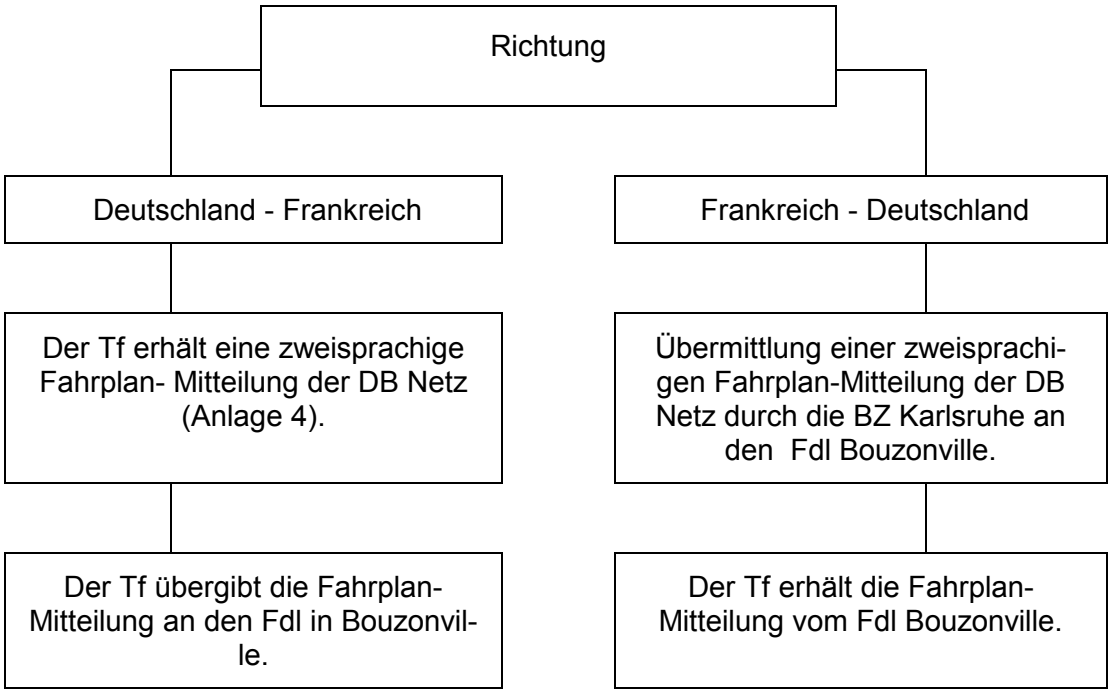
Die maximal zulässige Geschwindigkeit auf der Grenzstrecke beträgt in Frankreich 50 km/h, in Deutschland 60 km/h.

VIII Bilden der Züge - Besonderheiten

40 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 COGC Lorraine in Züge eingestellt werden. BZ und COGC verständigen sich gegenseitig.

(2) Der Tf erhält Anweisungen nach der folgenden Übersicht:



41 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.

IX Zugpersonal

42 Besetzen der Züge mit Zugpersonal

Die Züge sind mit einem Triebfahrzeugführer besetzt und müssen mit Zugfunk der DB Netz und PZB 90 ausgerüstet sein.

Abschnitte 43 bis 45 – bleiben frei

X Verschiedenes

46 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.

CHAPITRE I : GENERALITES

Article 1 - Documents abrogés- Date d'application de la consigne commune

Cette consigne commune remplace l'arrangement complémentaire du 24 Mai 1998 et la Consigne d'Etablissement SO n°1/52 du 13 août 2003.
Elle entre en vigueur le 01 janvier 2006.

Article 2 - Objet

1) Cette consigne commune définit les conditions spécifiques d'exploitation de la section frontière entre la gare de BOUZONVILLE et la gare de HEMMERSDORF (SAAR), désignée par la suite 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 de HEMMERSDORF figurent aux annexes 1 et 2.

4) Cette consigne commune a été établie d'entente entre DB Netz et SNCF Réseaustructure.
Toute modification doit faire l'objet d'une entente préalable.

Article 3 – Langue à employer

Toutes les communications entre les Agent-circulation (AC) ainsi qu'entre les AC et le personnel à bord concernant la circulation des trains sont effectuées en langue allemande.
Les communications entre le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) Lorraine et la Betriebszentrale (BZ) de Karlsruhe sont faites en langue française.

Article 4 – Modifications aux textes réglementaires

1) Les modifications à cette consigne commune doivent faire l'objet d'un accord écrit entre DB NETZ 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 Netz AG
Regionalbereich Südwest
Produktionsdurchführung Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4
D - 66111 SAARBRUCKEN

SNCF Réseau
EIC Lorraine
14 viaduc Kennedy
F-54052 NANCY-CEDEX

2) DB NETZ et SNCF RÉSEAU s'entendent pour organiser les formations pour leur personnel jugées nécessaires en cas de modification des textes réglementaires.

3) Toutes modifications 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.

Chapitre II : *Principes d'exploitation et installations de la section-frontière Bouzonville - Hemmersdorf*

Article 5 – 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).

Article 5 a – Régime d'exploitation et service de la circulation

1) La section frontière BOUZONVILLE - HEMMERSDORF est à voie unique.

2) Les gares de Bouzonville et de Hemmersdorf sont tenues par des AC. Pour l'exploitation de la section de ligne, les 2 AC doivent être présents simultanément ;

3) 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 NETZ 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 calendaire est nécessaire entre DB NETZ et SNCF Réseau.

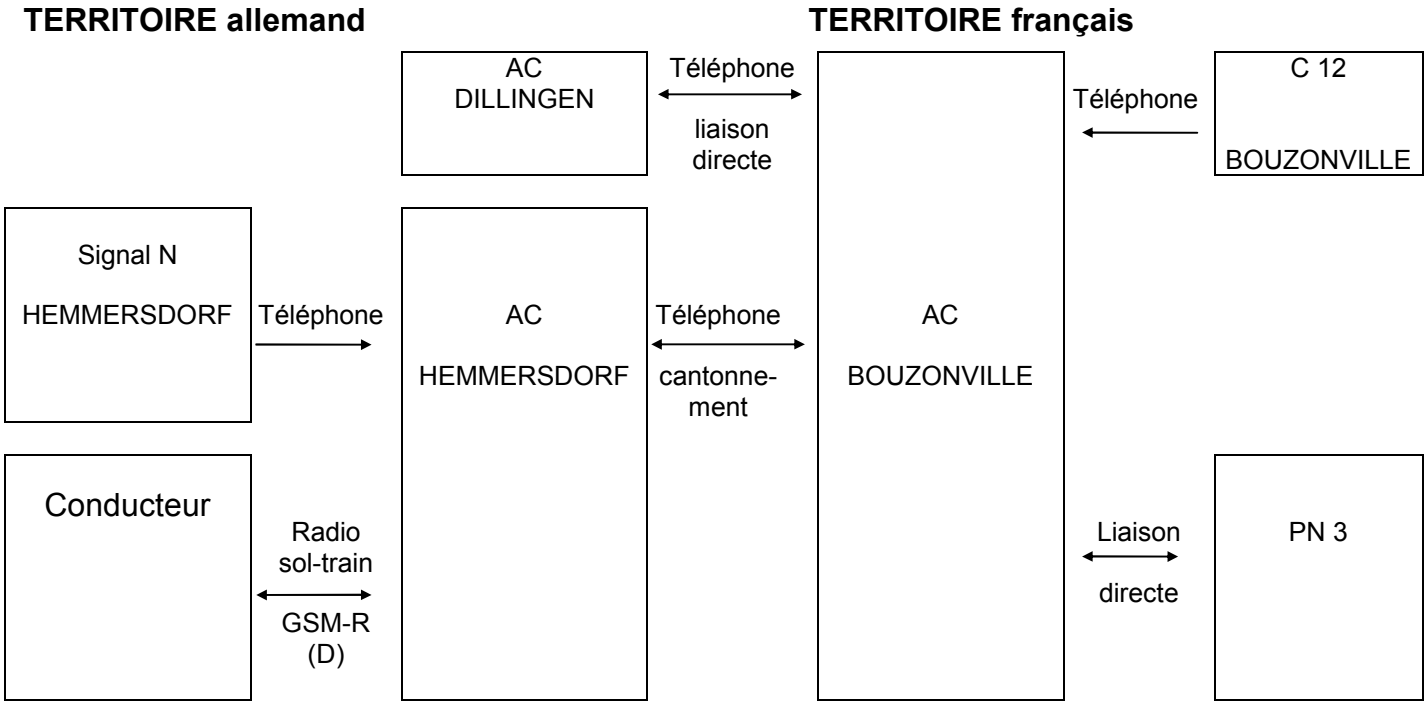
4) Les EF demandent leurs sillons au moins 10 jours à l'avance.

Article 6 – Commutation des systèmes de contrôle de vitesse

La section-frontière est équipée d'un système de basculage PZB / KVB réalisé en 2 points de commutation qui figurent à l'annexe 8.

Article 7 – 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 NETZ conserve les enregistrements et les transmets à SNCF RÉSEAU dans les meilleurs délais.

Article 8 – 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 21 et 22.

Article 9 – Passage à niveau (PN) N° 3 - KM 6,967

1) Le PN 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) Nature du dérangement pouvant survenir
- 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. non allumage d'un ou plusieurs des feux routiers.
"Bahnübergang n° 3. Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage defekt"

b) Si un dérangement survient au PN 3, l'AC qui en a la connaissance doit renseigner sans délai l'autre AC. Un train ne doit être expédié en direction de Bouzonville ou de Hemmersdorf qu'après que l'AC de Bouzonville ait déterminé la nature du dérangement et avisé l'AC de Hemmersdorf. Lorsque la nature du dérangement est déterminée, les AC doivent appliquer les mesures suivantes :

Raté de fermeture (2/), - ou bris de barrière et non allumage d'un ou plusieurs feux (4/).	- Raté d'ouverture (1/), - ou bris de barrière et tous les feux fonctionnent (3/), - ou reprise du gardiennage.
- Arrêt et rétention des trains.	- Remise à tous les trains pendant la durée du dérangement d'un ordre bilingue n°12 (motif n° 10) et 12.2 avec ordre de limitation de vitesse à 20 km/h au franchissement du PN 3 km 6,967.

c) En cas de raté de fermeture ou bris de barrière et non allumage d'un ou plusieurs feux, l'AC de Bouzonville pourra toutefois expédier un train en direction du PN 3 pour acheminer l'agent d'entretien du SE ou l'agent de la voie chargé du gardiennage. Il remet dans ce cas au conducteur l'ordre bilingue 8 (annexe 3) lui prescrivant de s'arrêter avant le PN.
d) Reprise de la circulation normale
L'AC de Bouzonville avise l'AC de Hemmersdorf de la reprise du service normal.

Article 10 – 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 il faut que l'autre gestionnaire d'infrastructure soit informé dans les délais suivants :

Sens DB NETZ vers SNCF RÉSEAU :
Au plus tard le mardi de la semaine avant la mise en place de la LTV.
Sens SNCF RÉSEAU vers DB NETZ :
Au plus tard 5 semaines 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 NETZ et ceci pour les deux sens de circulation.

c) L'établissement « Produktionsdurchführung Saarbrücken » prend en compte dans le système **La,** les limitations de vitesse qui lui sont communiquées par SNCF RÉSEAU.

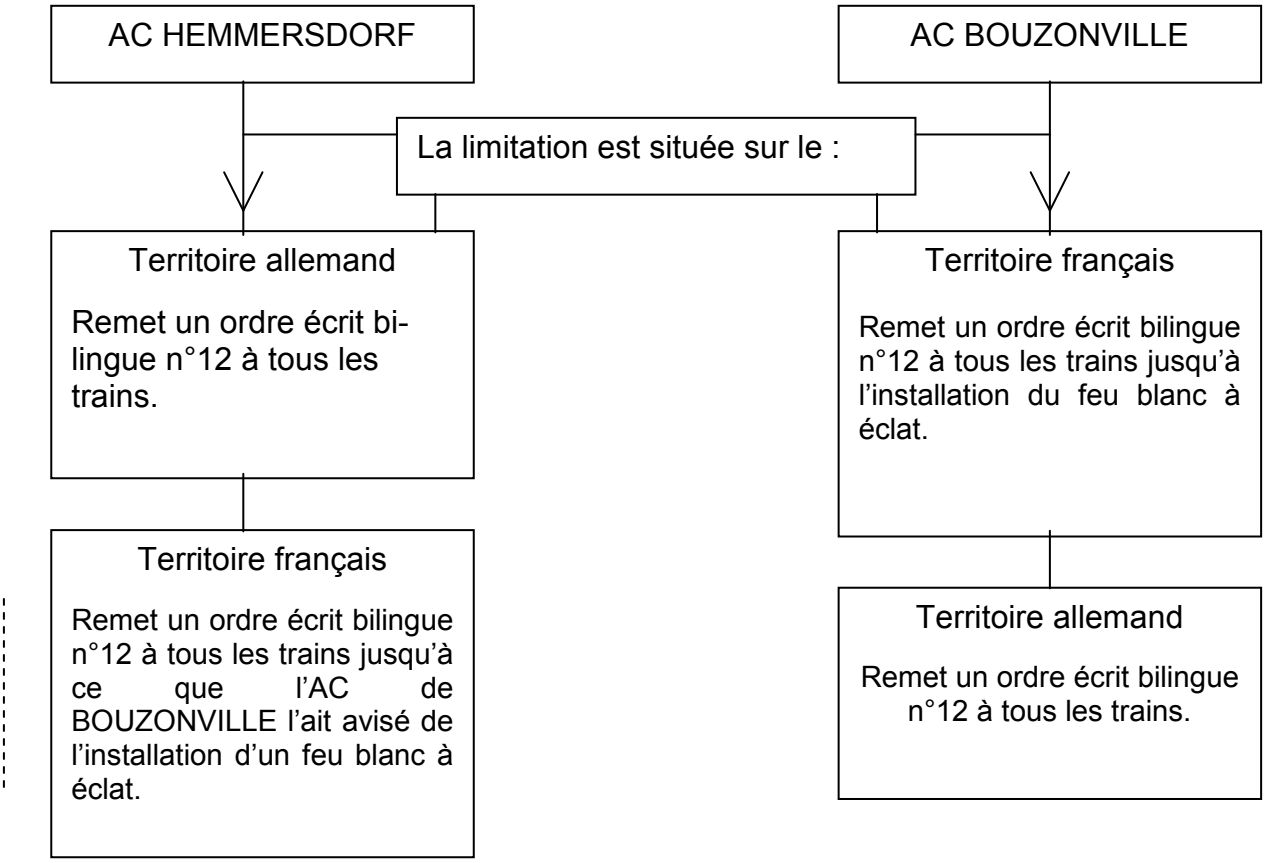
2) Les LTV inopinées :

a) Les LTV installées inopinément sont à signaler :

- Sur le territoire allemand : par les services techniques compétents de DB NETZ 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 COGC Lorraine.

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.

Article 11 – Modification de la signalisation

1) Les modifications de la signalisation sur le territoire allemand sont portées à la connaissance de SNCF RÉSEAU par le système allemand **La**.
2) Les modifications de la signalisation sur le territoire français sont portées par SNCF RÉSEAU à la connaissance de DB NETZ par "Avis de signalisation", accompagné ,si nécessaire, par un schéma de signalisation. Ces documents sont à adresser à :

DB NETZ
Regionalbereich Südwest
Produktionsdurchführung Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4
D – 66111 SAARBRÜCKEN

DB NETZ fait connaître les modifications par son système **La**.

Article 12 – 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

DB NETZ AG
Regionalbereich Südwest
Produktionsdurchführung Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4
D-66111 Saarbrücken

SNCF Réseau
EIC Lorraine
14 viaduc J.F Kennedy
F-54052 NANCY CEDEX

CHAPITRE III

PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS

Article 13 – Horaires des trains

1) L'horaire de service sur cette section frontière est établi par DB NETZ 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 NETZ.

4) SNCF Réseau (EIC Lorraine) reçoit de DB NETZ, 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 10).

Article 14 – Signalisation d'arrière des trains

Entre BOUZONVILLE et HEMMERSDORF (et inversement) de jour comme de nuit, les signaux de queue suivants doivent être utilisés :

- soit deux plaques rectangulaires rouges et blanches réflectorisées,
- soit deux lanternes de queue,
- soit deux feux rouges.

Article 15 – 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 Beförderunganordnung (LU) de DB NETZ et d'un Avis de transport exceptionnel (ATE) de SNCF RÉSEAU.

b) Le LU de DB Netz 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 NETZ.

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 NETZ.
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.

Article 16 – Trains spéciaux

1 Un train spécial est un train ne figurant pas au TST de la section frontière (cf. art 20).

2. Le service horaire DB NETZ ou BZ KARLSRUHE et le COGC Lorraine 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.

Article 17 – Suppression de trains

1) En cas de suppression de train sur la section frontière, les EF doivent en aviser dès que possible le BZ KARLSRUHE ou le COGC Lorraine.

2) BZ KARLSRUHE et le COGC Lorraine se communiquent réciproquement les trains supprimés le plus tôt possible.

3) Le COGC Lorraine en avise l'AC de Bouzonville, qui note la suppression du train sur son carnet d'enregistrement des dépêches. Le BZ KARLSRUHE avise l'AC de Hemmersdorf.

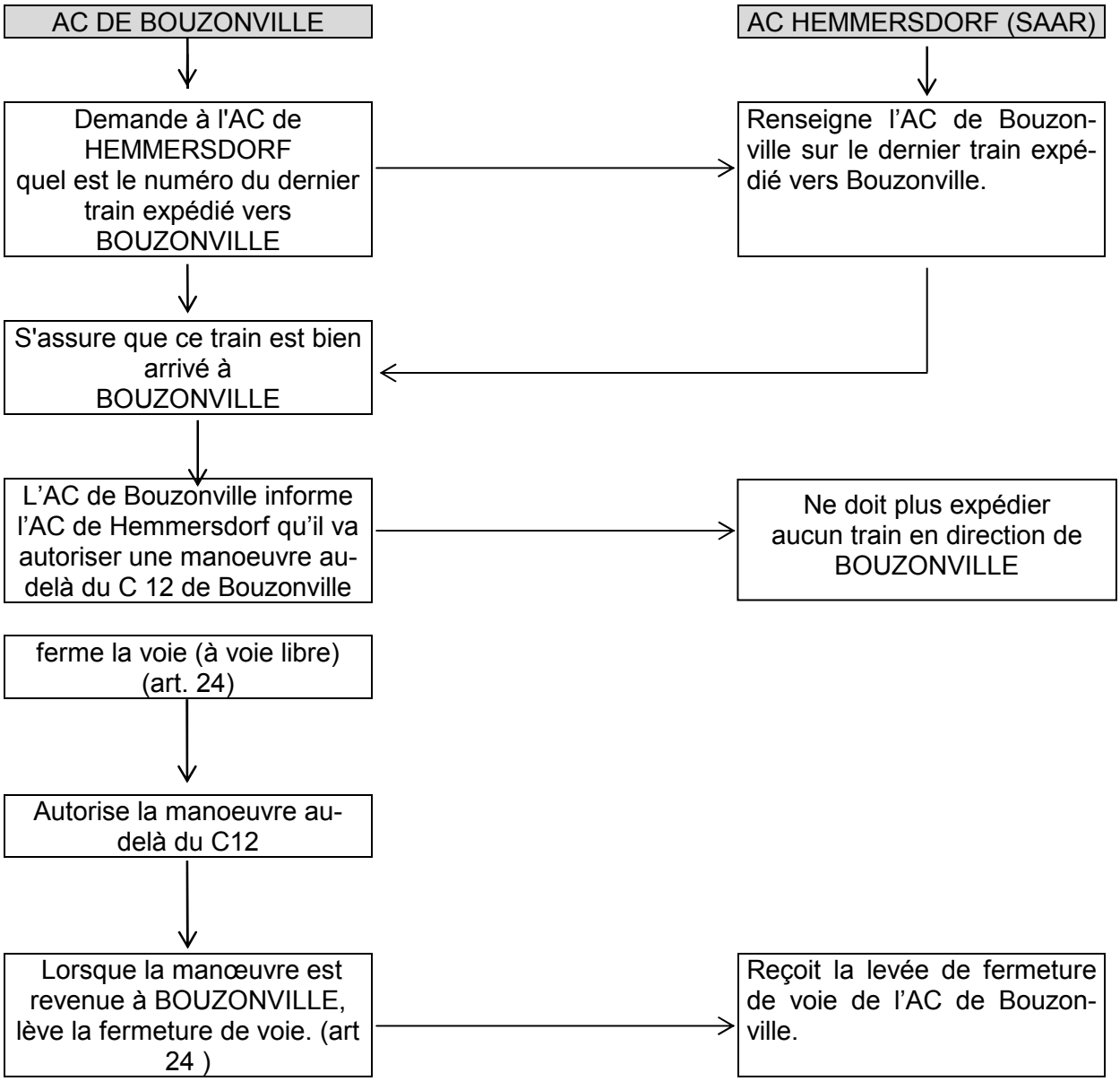
CHAPITRE IV

MANOEUVRES

Article 18 – Attelage des engins moteurs

L'attelage et le dételage des engins moteurs sont effectués par le personnel des EF.

Article19 – Manœuvres au-delà du signal d'entrée C12 de Bouzonville



CHAPITRE V

CIRCULATION DES TRAINS

Article 20 – Ordre de succession des trains

1) La Produktionsdurchführung Saarbrücken de DB Netz établit, signe et envoie au dirigeant de Bouzonville, à chaque changement de service ou de modification en cours, un tableau de succession des trains réguliers et facultatifs (TST), en utilisant l'imprimé repris à l'annexe 5.
Le dirigeant de Bouzonville vérifie la concordance, signe l'imprimé et le retourne à la Produktionsdurchführung Saarbrücken.

2) Les trains ne peuvent, en règle générale, circuler que dans l'ordre établi en application du point 1 ci - dessus.

3) Si l'ordre préétabli devait être modifié, ou si une modification devait être effectuée depuis le dernier changement d'ordre de succession des trains, le nouvel ordre de succession devrait être communiqué à l'AC de la gare voisine de la façon suivante :

   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).
   Neue Reihenfolge : Zug (Nummer des zuletzt gefahrenen Zuges), Zug (Nummer des neu eingereihten Zuges), Zug (Nummer des Zuges, der nach dem neu eingereihten Zug fährt).

Article 21 – Modalités de communications

1) Le présent article s'applique aux communications relatives au cantonnement des trains, ainsi qu'à celles se rapportant à la circulation et à la sécurité des trains.

2) Les annonces concernant les circulations sont faites verbalement par téléphone, normalement par la ligne de cantonnement.

3) a) Les annonces à contenu prescrit doivent être collationnées.

   b) Les annonces sans contenu prescrit doivent être répétées avec les données essentielles.

   c) La répétition est introduite par les mots :
   "Ich wiederhole" (je répète).

   d) L'exactitude de la répétition est à confirmer par le mot : "richtig" (exact).

Article 22 – Procédure d'annonce des trains

1) L'AC de BOUZONVILLE et l'AC de HEMMERSDORF s'annoncent mutuellement les trains.

2) Chaque annonce est précédée par le mot "Zugmeldung" (annonce de train).

3) Les trains des 2 sens sont proposés et acceptés au plus tôt 5 minutes avant l'heure prévue de départ ou de passage.

4) 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 :
"Wird Zug (Nummer) angenommen ?"
(train n° ... est-il accepté?).

Rôle de l'AC de BOUZONVILLE

L'AC accepte le train sous la forme :
"Zug (Nummer) Ja"
(Train n° ... oui).

5) 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 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)).

7) 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.

Article 23 – 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.

Article 24 – Fermeture de la voie sur la section frontière pour accident ou incident

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).

Article 25 – 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.

Article 26 – 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 24.

b) Pour la circulation à voie fermée au cours de travaux, les dispositions de l'article 33 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 HEMMDERSDORF.

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°12 (annexe 3) lui prescrivant de marcher à vue. (Motif n° 2 et/ou n° 3).

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°12 prescrivant de marcher à vue (annexe 3 motif n° 2 et/ou n° 3).

Article 27 – 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.

Article 28 – 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 :
"Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!"
(Danger ! Arrêt des circulations)

3) Les AC de BOUZONVILLE et de HEMMERSDORF, ainsi que le poste central de Karlsruhe doivent émettre l'alerte par radio sol - train que le train se trouve sur le territoire français ou allemand.

Article 29 – 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°14 (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 (SAAR) autorise le mouvement de retour à HEMMERSDORF (SAAR) par un ordre écrit bilingue n°14 selon les prescriptions de la réglementation allemande.

Article30 – 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.

L'AC de BOUZONVILLE avise le COGC Lorraine.

3) 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.

4) Une enquête commune doit être effectuée de façon concertée par les représentants des deux gestionnaires d'infrastructure.

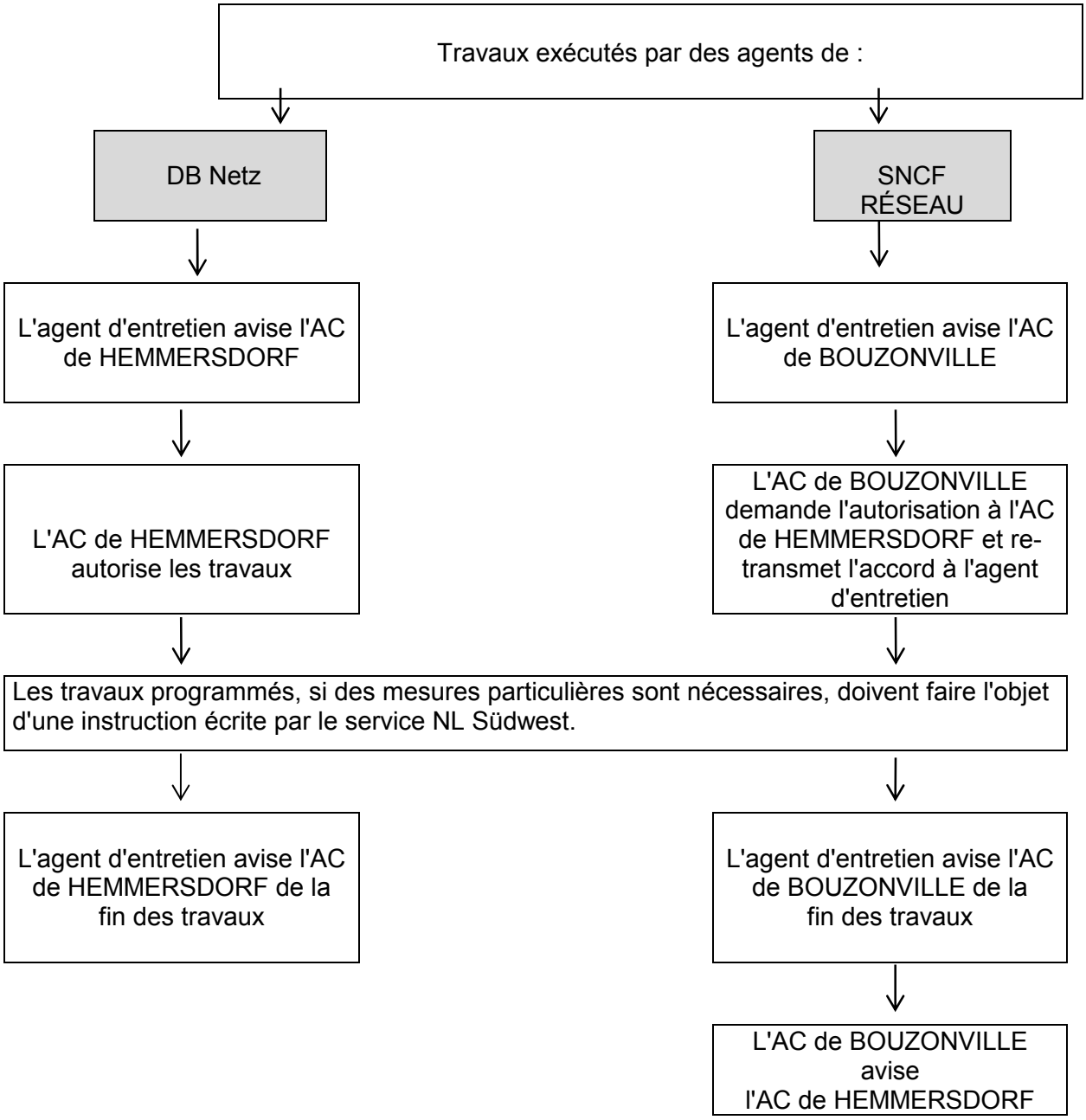
5) En cas de déraillements ou d'autres situations dangereuses qui nécessitent l'intervention de techniques de relevage, les moyens d'intervention utilisés sont concertés entre les représentants des deux gestionnaires d'infrastructure de façon à assurer le retour à la situation normale dans les meilleures conditions.

CHAPITRE VI
TRAVAUX

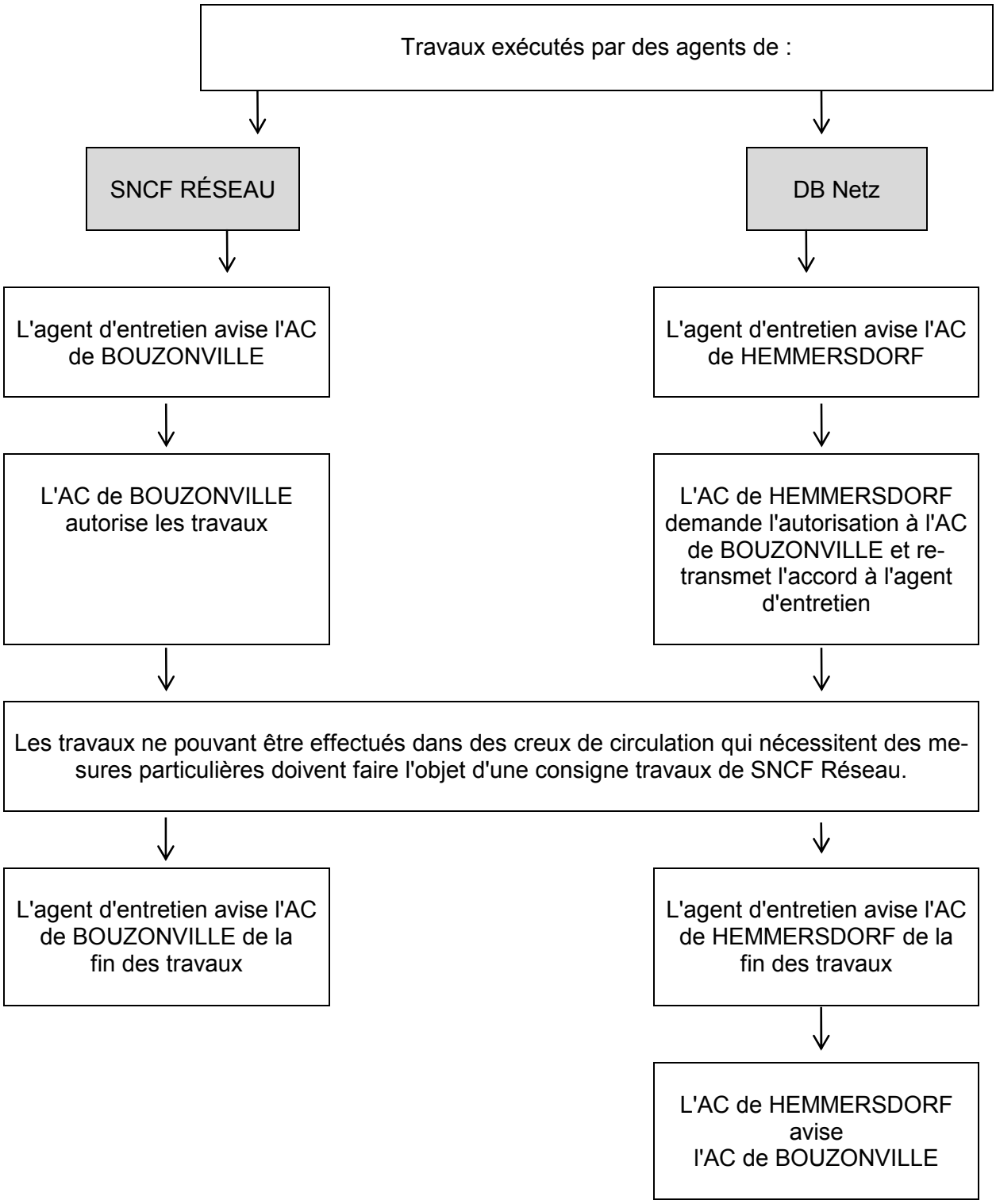
Article31 – Travaux sur les installations de sécurité ne nécessitant pas de fermeture de voie

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



b) Travaux sur le territoire français



3) Les instructions écrites doivent être arrêtées en commun par le Regionalbereich de DB NETZ et le COGC 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).

Article 32 – 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.

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).

Article 33 – 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 l'AC de BOUZONVILLE a fermé la voie entre BOUZONVILLE et HEMMERSDORF, 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.

Article 34 – Réservé

CHAPITRE VII

COMPOSITION DES TRAINS - CAS GENERAUX

Article 35 – 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.

Article 36 - Réservé

Article 37 – 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)

a) 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.

b) 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" (Fahrplan-mitteilung (annexe 4).

Article 38 - Réservé

Article 39 – Vitesse limite des trains

La vitesse limite des trains est de 50 km/h en territoire français et 60 km/h en territoire allemand.

CHAPITRE VIII

COMPOSITION DES TRAINS
CAS PARTICULIERS

Article 40 – 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 COGC 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.

Article 41 – 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.

CHAPITRE IX

PERSONNEL DES TRAINS

Article 42 – Equipement des trains en personnel

Les trains doivent être équipés par un conducteur et comporter la radio – sol train DB Netz et le contrôle de vitesse PZB 90.

Articles 43 à 45 – Réservés

CHAPITRE X

DIVERS

Article 46 – 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.

Anlage 1
ANNEXE 1

Lageplan des Bahnhofs Bouzonville
PLAN DE LA GARE DE BOUZONVILLE

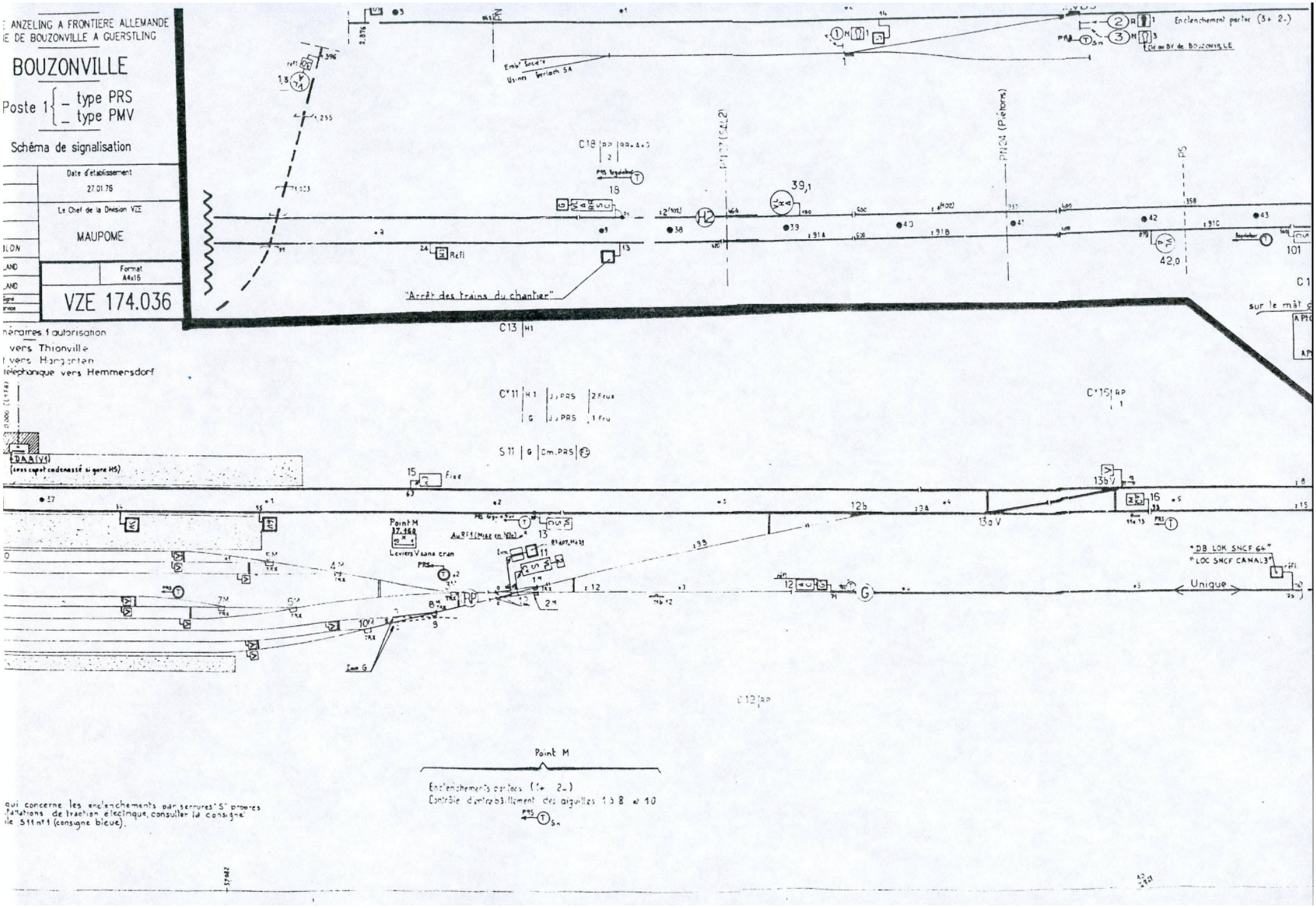
ANZELING A FRONTIERE ALLEMANDE
E DE BOUZONVILLE A GUERSTLING

BOUZONVILLE

Poste 1 { – type PRS
– type PMV

Schéma de signalisation

Date d'établissement 27.01.76	
Le Chef de la Division VZE MAUPOME	
	Format A4x16
VZE 174.036	



néraires 1 autorisation
vers Thionville
vers Hangarten
téléphonique vers Hemmersdorf

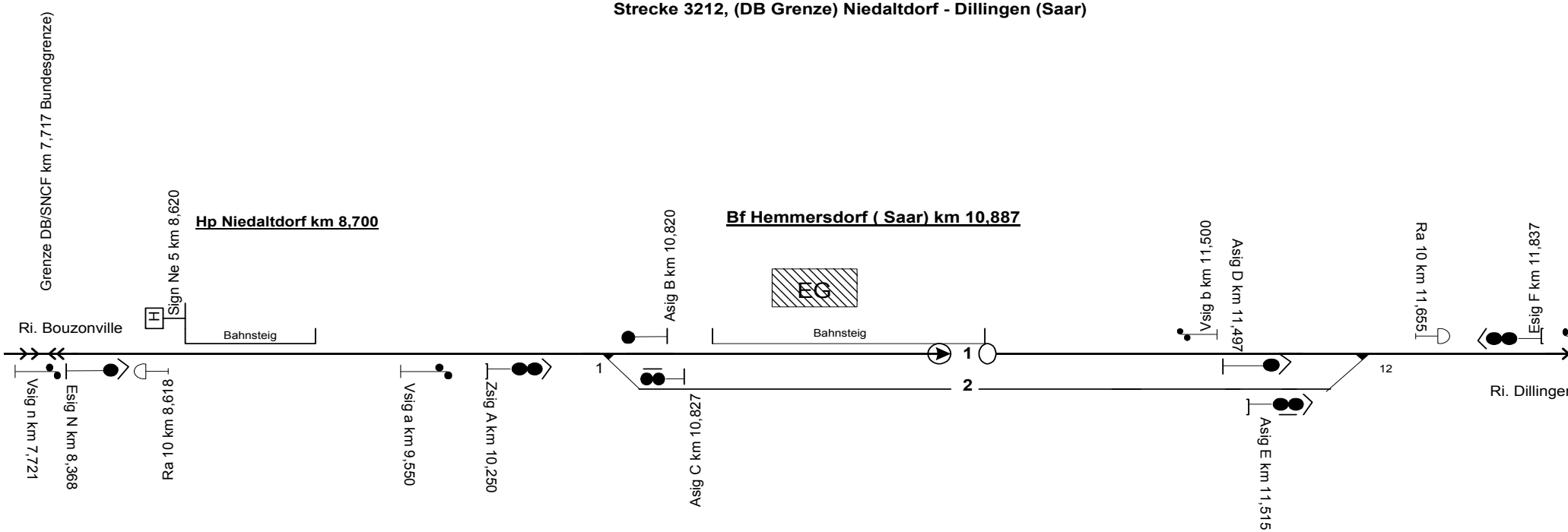
qui concerne les enclenchements par serrures "S" propres
installations de traction électrique, consulter la consigne
ile S11 n°1 (consigne bleue).

Anlage 2
ANNEXE 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

Anlage 3 a
ANNEXE 3 a

Befehl der DB (Deutsch/Französisch)
ORDRE de la DB(Allemand/Français)

Befehle
Ordres
1 - 14

Triebfahrzeugführer Zug – Spernfahrt – Spernfahrt KI – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt .....
Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.

Standort: ..... (km / Signal / Weiche) *(km / signal / aiguille)* in Rgl/Ggl/Gl *voie* ..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / vor Betriebsstelle nach Betriebsstelle) *(numéro, poste / entre le poste et le poste)*
Lieu

1 **Sie dürfen** – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren
Vous pouvez - entrer en gare / entrer dans le secteur circulation / circuler au-delà de la bif / jonction

1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

2 **Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in**
Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du

Signal usw. *signal etc.*	**Bezeichnung / km** *désignation / km*	**Bf** *gare*, **Bft** *secteur circulation*, **Abzw** *bif*, **Üst** *jonction*, **Bk** *poste de block*, **Dkst** *point de protection*

2.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

3 **Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.**
Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation

3.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

4 **Sie fahren auf dem Gegengleis von** ..... **bis** .....
Vous circulez en sens inverse du sens normalement utilisé de ..... *jusqu'à* .....

5 **Sie** - fahren / schieben nach – **von** .....
Vous - circulez / poussez – de

in Richtung ..... **bis** ..... **und kehren zurück.**
en direction de ..... *jusqu'à* ..... *et revenez à la gare en arrière.*

5.1 Hinfahrt auf Regelgleis. Rückfahrt auf Gegengleis
À l'aller : en sens normal. Au retour : en sens inverse du sens normalement utilisé.

5.2 Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis
À l'aller : en sens inverse du sens normalement utilisé. Au retour : en sens normal.

8 **Sie müssen** - zwischen Zmst ..... und Zmst .....
Vous devez vous arrêter entre le poste de ..... *et le poste de* .....

- im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... **halten vor BÜ** in km .....
- *en gare / secteur circulation / bif / jonction de* ..... *avant le PN au km* .....

/ km ..... / km ..... / km ..... / km ..... / km .....

Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.
Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.

10 **Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart** .....
Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS

10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.

11 **Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.**
Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée. Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.

12 **Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:**
Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :

km/h *km/h*	**auf Sicht** *marche à vue*	**im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst** *En / entre gare / secteur circulation / bif / jonction*	**und Bf / Bft / Abzw / Üst** *et gare / secteur circulation / bif / jonction*	**in / von km / Sig** *du km / signal*	**bis km / Sig** *au km / signal*	**Grund Nr.** *motif n°*
	auf Sicht					
	auf Sicht					
	auf Sicht					

12.1 Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an .....
Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à

12.2 Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat.
Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.

12.3 Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an .....
Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à

12.4 PZB - am ..... sig ..... - in km ..... - ständig wirksam / unwirksam.
Balise PZB - du signal ..... *- au km* ..... *- constamment active / inactive.*

	12.6	*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. *Seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.*
	12.7	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1. *Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.*
	13	**Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen ..... und ..... entbunden.** *Vous êtes dispensé de marcher à vue entre et*
	14	....

Übermittlungscode (numéro de transmission): .....

..... , ... , ...
(Ort - *lieu*) (Datum - *date*) (Uhr - *heure*) (Minuten - *minutes*)

.... ,
(Fahrdienstleiter – *agent circulation*) erhalter (Name, Triebfahrzeugführer) – *reçu (nom, fonction)*

bei mdl. Übermittlung *(en cas de transmission téléphonique)*:
☐ ZF *(RSI)* / ☐ andere (autre) .....

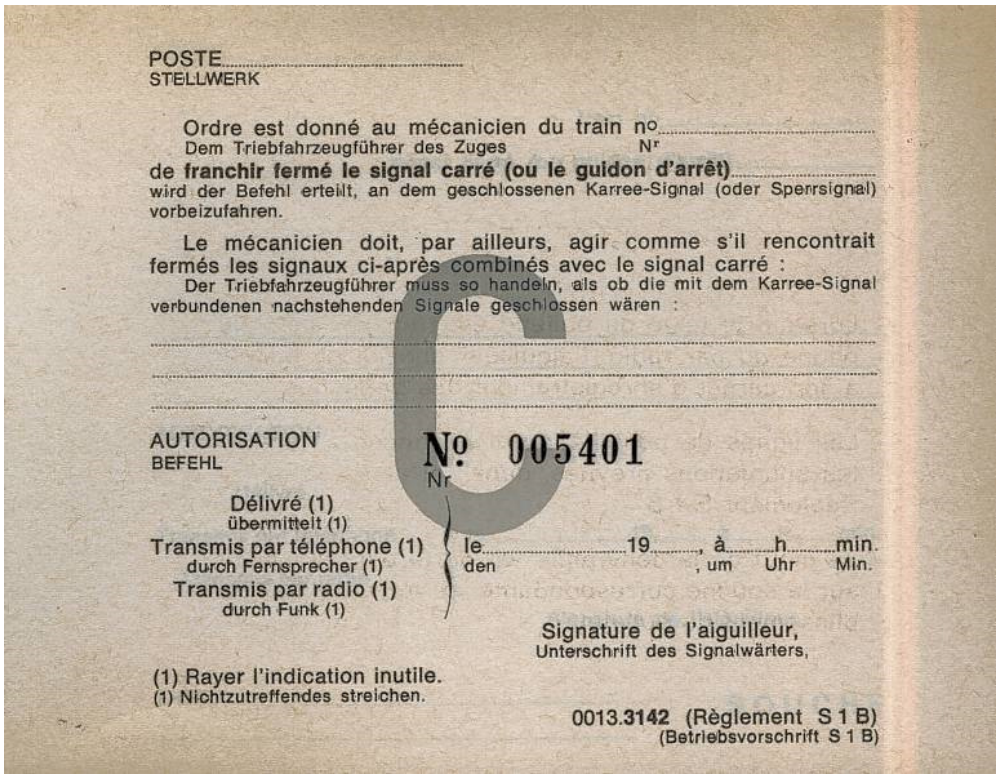
Grund Nr. *motif n°*	Anlass für Befehl 12 *motifs de l'ordre 12*	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 *ordre 12, colonne 1 ou 2*
Gleisbelegung, Zugfolge / *occupation de la voie, succession des trains*		
1	Gleis kann besetzt sein / *la voie peut être occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
2	Fahrzeuge im Gleis / *voie occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs / *Circulations engagées sur voie fermée*	auf Sicht / *marche à vue*
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / *réception sur voie en impasse*	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / *réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse particulièrement courte*	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg / *pas de distance de glissement*	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / *dérangement des communications entre postes d'annonce*	auf Sicht / *marche à vue*
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit / *période de fermeture à la circulation*	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren / *train de voyageurs circule exceptionnellement sur une voie réservée aux trains de fret*	40 km/h
Bahnübergänge, Spurrillen / *PN, gouttières des voies*		
10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert / *PN insuffisamment protégés*	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / *ornières verglacées et enneigés*	30 km/h
Arbeiten, La / *travaux, LTV*		
20	Bauarbeiten - *Travaux*	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gleis / *portion de voie fermée impraticable*	auf Sicht / *marche à vue*
22	Zustand nach Bauarbeiten / *Constat de l'infrastructure après travaux*	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt / *personnel du chantier non avisé*	auf Sicht / *marche à vue*
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La / *réduction de la vitesse inférieure à celle reprise au « La »*	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis / *agents présents dans la voie fermée*	20 km/h und auf Sicht
Mängel an Bahnanlagen / *défauts aux installations*		
30	Mängel am Oberbau / *défaut de la voie*	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) *présomption d'avarie caténaire (également sur voie voisine)*	auf Sicht / *marche à vue*
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) *présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)*	auf Sicht / *marche à vue*
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel / *présomption de stalactite dans le tunnel*	auf Sicht / *marche à vue*
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört / *équipement PZB au sol en dérangement*	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen *enclenchement aiguille / signal en dérangement*	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert *aiguille immobilisée manuellement sans cadenassage.*	5 km/h
37	HOA / FBOA gestört - *DBC / Détecteur de frein(s) serré(s) en dérangement*	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich *Information des voyageurs à quai impossible*	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert *Voyageurs non informés du changement du quai.*	auf Sicht / *marche à vue*
Besonderheiten am Zug / *particularités au train*		
40	Engstelle für Lü-Sendungen / *gabarit réduit pour transports exceptionnels*	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen *Armement de la voie insuffisant pour véhicules à charge D*	*)
42	Spitzensignal unvollständig / *signalisation d'avant incomplète*	40 km/h
43	Windwarnung / *avis de vents forts*	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / *Vitesse limite autorisée variable*

Anlage 3 b
ANNEXE 3 b

Bulletins C und S (zweisprachig) SNCF
BULLETINS C et S (bilingue) de la SNCF

Bulletin **C** *SNCF*
(Befehl **C** *SNCF*)



POSTE.....
STELLWERK

Ordre est donné au mécanicien du train no.....
Dem Triebfahrzeugführer des Zuges Nr
de **franchir fermé le signal carré (ou le guidon d'arrêt)**.....
wird der Befehl erteilt, an dem geschlossenen Karree-Signal (oder Sperrsignal) vorbeizufahren.

Le mécanicien doit, par ailleurs, agir comme s'il rencontrait fermés les signaux ci-après combinés avec le signal carré :
Der Triebfahrzeugführer muss so handeln, als ob die mit dem Karree-Signal verbundenen nachstehenden Signale geschlossen wären :

.....
.....
.....

AUTORISATION
BEFEHL

Nº 005401
Nr

Délivré (1)
übermittelt (1)
Transmis par téléphone (1)
durch Fernsprecher (1)
Transmis par radio (1)
durch Funk (1)

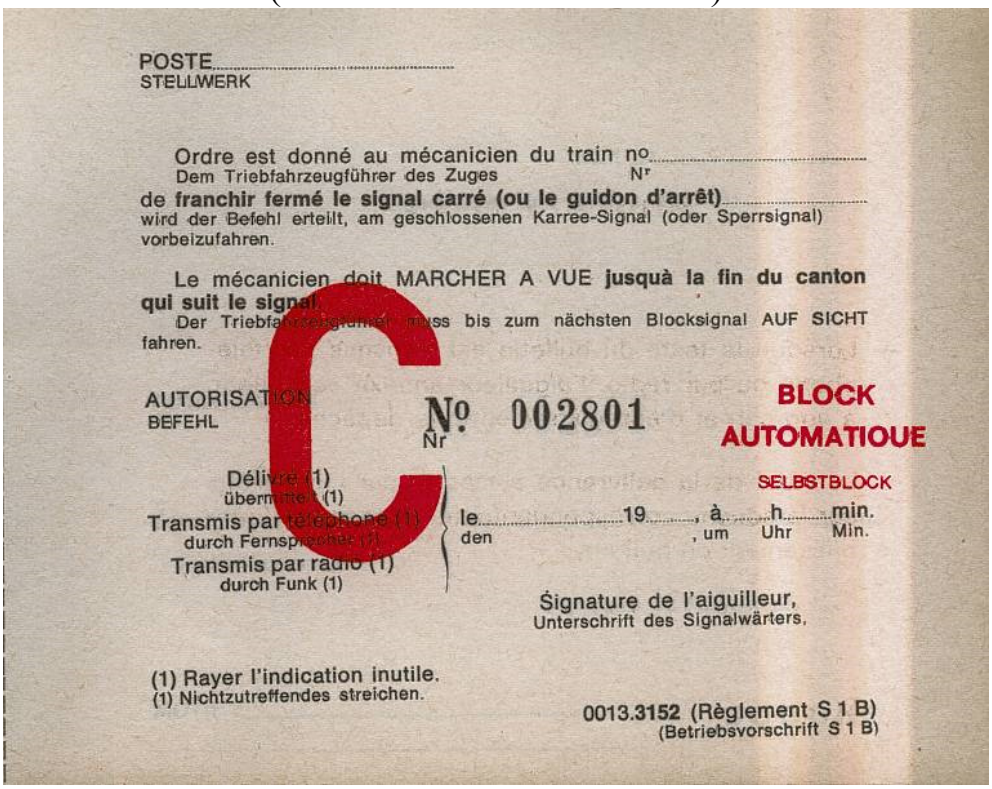
le.....19....., à.....h.....min.
den , um Uhr Min.

Signature de l'aiguilleur,
Unterschrift des Signalwärters,

(1) Rayer l'indication inutile.
(1) Nichtzutreffendes streichen.

0013.3142 (Règlement S 1 B)
(Betriebsvorschrift S 1 B)

Bulletin **C block automatique** *SNCF*
(Befehl **C Selbstblock** *SNCF*)



POSTE.....
STELLWERK

Ordre est donné au mécanicien du train no.....
Dem Triebfahrzeugführer des Zuges Nr
de **franchir fermé le signal carré (ou le guidon d'arrêt)**.....
wird der Befehl erteilt, am geschlossenen Karree-Signal (oder Sperrsignal) vorbeizufahren.

Le mécanicien doit MARCHER A VUE **jusquà la fin du canton qui suit le signal**
Der Triebfahrzeugführer muss bis zum nächsten Blocksignal AUF SICHT fahren.

AUTORISATION
BEFEHL

Nº 002801
Nr

BLOCK AUTOMATIQUE
SELBSTBLOCK

Délivré (1)
übermittelt (1)
Transmis par téléphone (1)
durch Fernsprecher (1)
Transmis par radio (1)
durch Funk (1)

le.....19....., à.....h.....min.
den , um Uhr Min.

Signature de l'aiguilleur,
Unterschrift des Signalwärters,

(1) Rayer l'indication inutile.
(1) Nichtzutreffendes streichen.

0013.3152 (Règlement S 1 B)
(Betriebsvorschrift S 1 B)

Bulletin **S** *SNCF*
(Befehl **S** *SNCF*)

POSTE DE CANTONNEMENT
ZUGFOLGESTELLE

de.....
von

Ordre est donné au mécanicien du train n°.....
Dem Triebfahrzeugführer des Zuges Nr

de **franchir fermé le sémaphore**.....
wird der Befehl erteilt, am geschlossenen Blocksignal vorbeizufahren

Le mécanicien doit, par ailleurs, agir comme s'il rencontrait fermés les signaux à distance ci-après combinés avec le sémaphore :
Der Triebfahrzeugführer muss so handeln, als ob die mit dem Blocksignal verbundenen nachstehenden Vorsignale geschlossen wären :

.....

.....

.....

AUTORISATION
BEFEHL

Nº 005142
Nr

Délivré (1)
übermittelt (1)
Transmis par téléphone (1)
durch Fernsprecher (1)

le.....19....., à.....h.....min.
den , um Uhr Min.

Signature du garde,
Unterschrift des Wärters,

(1) Rayer l'indication inutile.
(1) Nichtzutreffendes streichen.

0013.**3172** (Règlement S 1 B)
(Betriebsvorschrift S 1 B)

Anlage 4
ANNEXE 4

Fahrplan-Mitteilung (Deutsch /Französisch)
FICHE DE MARCHE (Allemand/ Français)

Fahrplan-Mitteilung / *Fiche de marche*

Triebfahrzeugführer / *Conducteur* **- Zug** / train **- Sperrfahrt** / *circulation en voie interdite* - .....

Zuggattung/Nummer *catégorie de train, no.*	von *de*	bis *à*	über *via*	bei Fahrt auf .....Gleis (nur bei La-Angaben) *si vous roulez sur la voie*

1 **fahren Sie nach folgenden Fahrplanangaben**/*circulez d'après les données d'horaires suivantes*:

Fahrplanheft *livret horaire*	Seite *page*	Spalte, Linie, Zug *colonne, ligne, train*	Betriebsstelle *gare ou poste*	Ankunft *arrivée*	Abfahrt *départ*	Besonderheiten *particularités*

Bei Ersatzfahrplan oder Z-Plan: *En cas de remplacement du livret* — Zulässige Geschwindigkeit ..... km/h *Vitesse limite*

Bremsstellung / *régime de freinage*.....

Bei Umleitung gelten zulässige Geschwindigkeit und Bremsstellung des bisherigen Fahrplans, soweit nicht eine andere zulässige Geschwindigkeit oder eine andere Bremsstellung bekannt gegeben ist.
En cas de détournement la vitesse limite ainsi que le régime de freinage à respecter sont ceux du livret origine sauf si une autre vitesse limite ou un autre régime n'est indiqué.

2 **Sie müssen** / *Vous devez circuler*

- wegen fehlender Bremshundertstel (gilt nur, wenn Zug signalgeführt wird) -
- à cause du manque de pourcentage de freinage (ligne à signalisation au sol) -

- wegen Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit -
- à cause des véhicules à vitesse lente -

fahren

zwischen / *entre* (Zugmeldestelle/ *poste d'annonce*)	und / et (Zugmeldestelle/ *poste d'annonce*)	mit höchstens ... km/h *à la vitesse maximale de*	nach Fahrplanheft Nr. ....., Seite ..... *cahier N°. ..., page...*

3 **Sie dürfen trotz fehlender Bremshundertstel mit nach Fahrplan zulässigen**
Vous êtes autorisé à circuler avec la vitesse limite reprise au livret horaire malgré le manque de pourcentage de freinage jusqu'à la gare de ...

Geschwindigkeiten bis Bahnhof ..... **fahren**

4 **Sie müssen außerplanmäßig in** ..... **halten**
Vous devez exceptionnellement vous arrêter à

zum / *pour* .....

5 **Sie dürfen ohne wirksame Speicherkarte nach Führerraumanzeige der Fahrplanangaben**
Vous êtes autorisé à circuler avec carte d'enregistrement muette selon l'horaire donné par le

bis Bahnhof ..... **fahren**
tableau indicateur jusqu'à la gare de

Zughalte sind - in ..... **- bekannt -**
arrêts du train - en gare(s) de *- sont connus du conducteur -*

6 **Sie dürfen mit höchstens der folgend genannten Geschwindigkeit fahren**
Vous êtes autorisé à circuler avec la vitesse maximale indiquée ci dessous

zwischen *entre*	und *et*	von km *du km*	bis km *jusqu'au km*	Länge [m] *longeur*	[km/h]	Sonstiges *autres indications*

7 **Sie müssen bei Fahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer Folgendes beachten:**
Véhicules avec pantographe levé: Vous devez observer les indications suivantes:

zwischen *entre*	und *et*	El 1 in km	El 3 in km	El 4 in km	El 5 in km	Oberstrombegrenzung *Baisse de tension*		
						(A)	von km	bis km

8 **Sie müssen halten, wenn der Zug aus LZB-Führung entlassen wird**
Vous devez vous arrêter si le LZB est inopérant.

9 .....

.....

.....

.....

.....

..... (Ort / *lieu*), ... (Datum / *date*), ... (Uhr / *heure*) ..... (Minuten / *min*)

..... (Anordnende Stelle / *sur ordre de*) ..... gez. (Name) *signature* ..... i. A. (Name)

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer ankreuzen. *Vous devez marquer d'une croix le numéro valide.* ☒ Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf des Vordrucks oder im angekreuzten Teil schräg durchstreichen. *Rayez les mentions inutiles par traits diagonaux dans l'en-tête du formulaire ou dans la partie marquée d'une croix.*

Anlage 5
ANNEXE 5

REIHENFOLGE DER ZUGE
TABLEAU DE SUCCESSION DES TRAINS

ANLAGE 5

ANNEXE 5

REIHENFOLGE DES ZÜGE ZWISCHEN BOUZONVILLE UND HEMMERSDORF UND GEGENRICHTUNG

TABLEAU DE SUCCESSION DES TRAINS ENTRE BOUZONVILLE ET HEMMERSDORF FÜR DEN FAHRPLANABSCHNITT …….
SERVICE AU ……

1		2		3	4	5		6		7
BOUZONVILLE				ZUGNUMMER NUMERO DU TRAIN		HEMMERSDORF				VERKEHRSTAG PERIODICITE
Ankunft Arrivée		Abfahrt Départ		Nach Bouzonville Vers Bouzonville	Nach Hemmersdorf Vers Hemmersdorf	Ankunft Arrivée		Abfahrt Départ		
Std h	Min mn	Std h	Min mn			*Std* h	Min mn	Std h	Min mn	

Aufgestellt :

…….
Für den Gare de Bouzonville
(Unterschrift)
Pour la gare de Bouzonville
(Signature)

……...
Für die Produktionsdurchführung Saarbrücken
(Unterschrift)
Visa de Produktionsdurchführung Saarbrücken
(Signature)

Anlage 6
ANNEXE 6

REGISTRE D'ANNONCE DES TRAINS
REGISTRE D'ANNONCE DES TRAINS

REGISTRE D'ANNONCE DES TRAINS
SECTION FRONTIERE BOUZONVILLE A HEMMERSDORF

TRAINS		ANNONCES D'OFFRE ET D'ACCEPTATION			ANNONCE AU DEPART	HEURES REELLES	AVIS D'ARRIVEE	FEUILLET N°
Sens Bouzonville Hemmersdorf →		Offre expédiée →	Offre refusée →	Acceptation reçue →	Expédiée →	Départ →	Reçu →	Signature du Chef de Gare
	Sens Hemmerdorf ← Bouzonville	Offre reçue ←	Offre refusée ←	Acceptation donnée ←	Reçue ←	Arrivée ←	Donné ←	Date de Distribution : Observations :
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Anlage 7
ANNEXE 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 *Besonderheiten*	
	Vitesse limitée à *Geschwindigkeitsbegrenzung auf* ..... km/h de *von* ..... à *bis* .....
	Conduit un transport exceptionnel – Dossier B.T.E. n° *Wagen mit Lademaßüberschreitung im Zug – Anordnungsnummer:*
	Conduit un (des) véhicule(s) chargé(s) de matières dangereuses *Wagen mit gefährlichen Gütern im Zug*
	Règles de freinages non satisfaites *Mangel an Bremshundertstel*
	Composition non conforme *Fährt wegen Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit*
	Autres cas *Andere Fälle*

Au départ de *Abfahrt von*		

COMPOSITION – *ZUGBILDUNG*			
Nombre de véhicules de la rame *Zahl der Wagen*			
Longeur totale du train (véhicules et locomotive(s)) *Gesamtlänge des Zuges (Wagen und Lok), Lok = 20 m*			
Masse	Rame *Wagenzuggewicht*		
	Loc en véhicule *Gewicht nicht arbeitender Lok*		
	Total rame *Gesamtwagenzuggewicht*		
Gewicht	Loc de remorque *Gewicht der Zuglok*	(2)	(2)
	Total train *Gesamtzuggewicht*	(2) B	(2) B

FREINAGE – *BREMSE*			
	Mode de freinage *Bremsart*	Voyageurs – *R/P*	
		Marchandises – *G*	
Masse freinée réalisée	Rame *Bremsgewicht des Wagenzuges*		
	Loc en véhicule *Bremsgewicht nicht arbeitender Lok*		
	Loc de remorque *Bremsgewicht der Zuglok*	(2)	(2)
Vorhandenes Bremsgewicht	Total *Gesamtbremsgewicht*	(2) A	(2) A
	Pourcentage de freinage réalise = A/B x 100 *Vorhandene Bremshundertstel*	(3) %	(3) %
	Pourcentage de freinage nécessaire *Mindestbremshundertstel*	(3) %	(3) %

(1) A remplir par la SNCF *Wird durch SNCF ausgefüllt*

(3) A indiquer pour les circulations sur les lignes DB *Erforderlich auf DB-Strecken*

(2) A indiquer pour les circulations sur les lignes DB ou en cas d'incident sur les lignes SNCF *Erforderlich auf DB-Strecken (auf SNCF-Strecken nur bei Vorkommnissen)*

BULLETIN DE COMPOSITION – ZUGBILDUNGS- und BREMSZETTEL
TRAINS DE VOYAGEURS – REISEZUG

Indice de Composition *Zuggattung* (1)	

Train n° ..... du ..... Destination ....

Observations – Cas exceptionnels – Incidents *Besonderheiten*			
	Limitation de vitesse inférieure à la vitesse limite de la ligne *Geschwindigkeitsbeschränkung gegenüber der Streckengeschwindigkeit auf* ..... km/h		
	Branchement de la climatisation *Zugsammelschiene einschalten*		Règles de freinages non satisfaites *Mangel an Bremshundertstel*
	Présence d'une locomotive en véhicule en queue *Nicht arbeitende Lokomotive am Zugende*		Autres cas *Andere Fälle*
	Composition non conforme *Fährt wegen Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit*		
	Non fonctionnement du frein électromagnétique de la rame *Mg-Bremse nicht in Betrieb*		
	Frein Mg non essayé: dernier véhicule non équipé *Mg-Bremsprobe nicht möglich: letzter Wagen nicht ausgerüstet*		

Au départ de *Abfahrt von*		

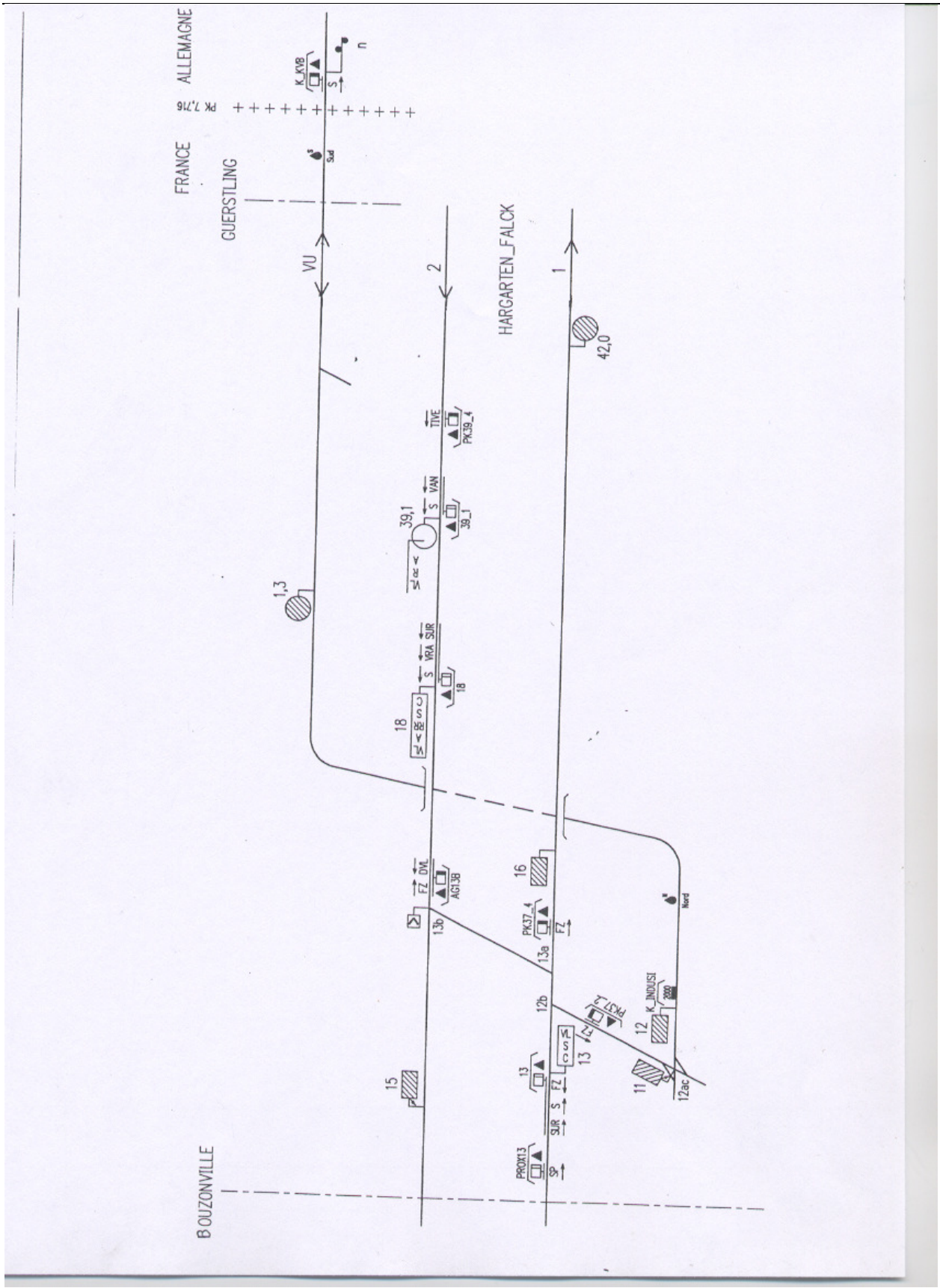
COMPOSITION – *ZUGBILDUNG*			
Nombre de véhicules de la rame *Zahl der Wagen*			
Nombre d'essieux de la rame *Zahl der Wagenachsen*			
Longeur totale du train (véhicules et locomotive(s)) *Gesamtlänge des Zuges (Wagen und Lok), Lok = 20 m*			
Masse	Rame *Wagenzuggewicht*		
	Loc en véhicule *Gewicht nicht arbeitender Lok*		
	Total rame *Gesamtwagenzuggewicht*		
Gewicht	Loc de remorque *Gewicht der Zuglok*	(2)	(2)
	Total train *Gesamtzuggewicht*	(2) B	(2) B
FREINAGE – *BREMSE*			
Nombre d'essieux freinés de la rame *Zahl der gebremsten Achsen des Wagenzuges*			
Masse freinée réalisée	Rame *Bremsgewicht des Wagenzuges*		
	Loc en véhicule *Bremsgewicht nicht arbeitender Lok*		
	Loc de remorque *Bremsgewicht der Zuglok*	(2)	(2)
Vorhandenes Bremsgewicht	Total *Gesamtbremsgewicht*	A	A
	Pourcentage de freinage réalise = A/B x 100 *Vorhandene Bremshundertstel*	(2) %	(2) %
	Pourcentage de freinage nécessaire *Mindestbremshundertstel*	(2) %	(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*

Anlage 8
ANNEXE 8

STRECKENPLAN Bouzonville-Hemmersdorf
SCHEMA DE LIGNE Bouzonville-Hemmersdorf


FRANCE
ALLEMAGNE
GUERSTLING
BOUZONVILLE
HARGARTEN_FALCK
PK 7,716
K_KVB
Sud
Nord
VU
2
1
42,0
1,3
39,1
TIVE
PK39_4
VAN
39_1
VRA
SUR
18
DVL
AG13B
13b
16
PK37_4
13a
12b
PK37
K_INDUSI
12
11
12ac
13
PROX13
15

Anlage 9
ANNEXE 9

Tunnel
Tunnels

Annexe 9 a - Anlage 9 a

R 1
B 1

Tunnel de BOUZONVILLE 1
Tunnel Bouzonville 1

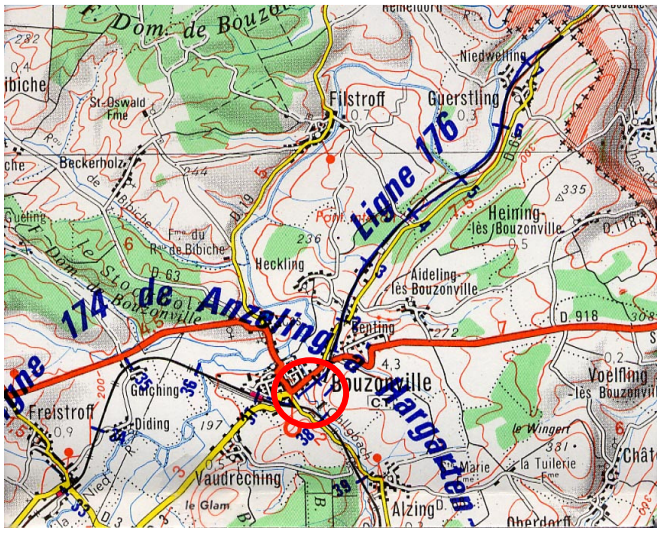
Localisation /Lage

Section de ligne/Streckenabschnitt: 176000
Bouzonville - Guerstling

Régime d'exploitation/Betriebsführung :
Voie unique/eingleisig

COGC : Nancy : Tél : (0033) (0)3.83.22.11.29

Gare encadrante/benachbarter Bahnhof :
- Bouzonville km 0.000



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 $^{0}/_{00}$ 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 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

R 1
B 1

Tunnel de BOUZONVILLE 2
Tunnel Bouzonville 2

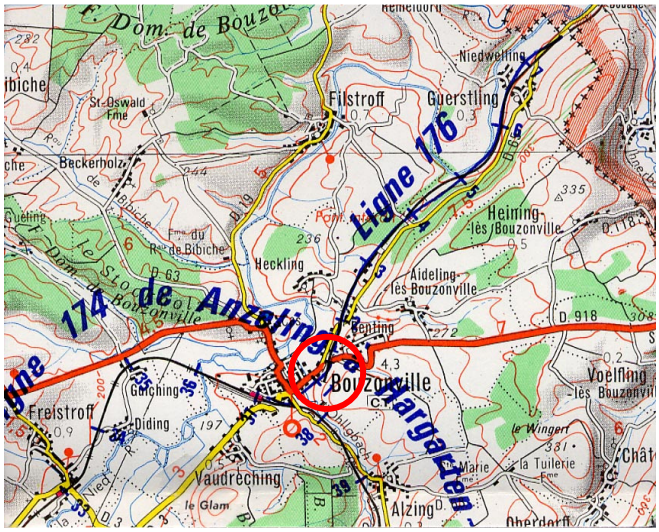
Localisation/Lage

Section de ligne/Streckenabschnitt: 176000
Bouzonville - Guerstling

Régime d'exploitation/Betriebsführung :
Voie unique/eingleisig

COGC : 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 $^{0}/_{00}$ 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 (Block-einrichtungen, …)	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

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsame Regelung haben:

DB Netz AG
Regionalbereich Mitte
Produktionsdurchführung Koblenz
Frankenstraße 1-3
D-56068 Koblenz

und

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

2 Gemeinsame Regelung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke

siehe folgende Seiten

Direction Lorraine Direction Régionale Infrastructure 14, Viaduc J.F. Kennedy CS 5218 F – 54052 Nancy CEDEX	Direction de l'Exploitation 92, Avenue de France 75648 Paris CEDEX 13	DB Netz AG Regionalbereich Mitte Produktionsdurchführung Koblenz Frankenstr. 1-3 56068 Koblenz

Gemeinsame Regelung über die Besonderheiten der Grenzstrecke

Apach - Perl

zwischen SNCF und DB NETZ AG

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

Apach - Perl

ENTRE SNCF ET DB NETZ AG

Gültig ab

Applicable à partir du

06.04.2009

EIC LOR-DC 00073

Geschäftsführende Stellen

Services dirigeants responsables

DB Netz AG (abgekürzt DB Netz)
Regionalbereich Mitte
Produktionsdurchführung Koblenz
Frankenstraße 1-3

D-56068 Koblenz

Société Nationale des Chemins de Fer Français (abgekürzt: SNCF)
Direction Régionale Infrastructure
14, Viaduc J.F. Kennedy

54052 NANCY CEDEX

Verteiler Deutschland : **Distribution allemande**	**Verteiler Frankreich :** **Distribution française**
DB Netz **Zentrale** Betriebsverfahren **DB Netz** **RB** **Mitte** Eisenbahnbetriebsleiter BZ Frankfurt **DB Netz** **Produktionsdurchführung** Instandhaltung **Koblenz** Betrieb **DB Energie** Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im grenzüberschreitenden Verkehr mit der SNCF **Eisenbahn-Bundesamt** (EBA) **EVU**, die die Strecke befahren	**SNCF Réseau** DSSR, IOS, BTE Infra, PRI Metz , **EIC LORCA** Pôle Sécurité COGC UO Infra Circulation Gare d'Apach : DPx Poste 1, Poste 2 **ELOG Nancy** (CSS Pagny Sur Moselle) **Région Lorraine** CORINT **Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire** EPSF

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.)**
1		13/12/2009		
2		17-01-2011		
3		04-03-2013		
4		13-12- 2015		

RECTIFICATIFS

N°	DATE
1	**13-12-2009**
2	**17-01-2011**
3	**04-03-2013**
4	**13-12-2015**

DB Netz AG Regionalbereich Mitte Produktionsdurchführung Koblenz Frankenstraße 1-3 D-56068 Koblenz	Société Nationale des Chemins de Fer Français Direction Lorraine Délégation Régionale Infrastructure 14, Viaduc JF Kennedy 54052 Nancy Cedex	Réseau Ferré de France Direction de l'Exploitation 92, Avenue de France 75648 Paris Cedex 13
Koblenz, den gez. i.V. Zander gez i.V. Quarch	Nancy, le 03/03/2009 Gez. Jean Giltaire	Paris, le 31/03/2009 Gez Patrick Trannoy

INHALTSVERZEICHNIS
SOMMAIRE

Kapitel I **Allgemeines**
CHAPITRE I **GENERALITES**

Abschnitt 11	Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung	8
ARTICLE 11	Documents abrogés. Date d'application de la consigne commune	33
Abschnitt 12	Inhalt	8
ARTICLE 12	Objet	33
Abschnitt 13	Sprachregelung	8
ARTICLE 13	Langue à employer	33
Abschnitt 14	Änderung von Regelungen	9
ARTICLE 14	Modifications aux textes règlementaires	34

Kapitel II **Definition, Grundsätzliches und Beschreibung der Einrichtungen auf der Grenzstrecke Apach - Perl**
CHAPITRE II **DEFINITION - PRINCIPE D'EXPLOITATION ET DESCRIPTION DES INSTALLATIONS DE LA SECTION FRONTIERE APACH - PERL**

Abschnitt 21	Definition der Grenzstrecke	10
ARTICLE 21	Définition de la section frontière	35
Abschnitt 22	Betriebsführung auf der Grenzstrecke	10
ARTICLE 22	Régime d'exploitation et service de la circulation	35
Abschnitt 23	Überprüfung der Geschwindigkeit, Umschaltung der Zugsicherungssysteme	10
ARTICLE 23	Contrôle de vitesse par balises, Commutation des systèmes de contrôle de vitesse	35
Abschnitt 24	Fernmeldeverbindungen	10
ARTICLE 24	Installations de télécommunications	36
Abschnitt 25	Besonderheiten der signaltechnischen Anlagen zwischen Apach und Perl	12
ARTICLE 25	Particularités concernant les installations de signalisation entre Apach et Perl	37
Abschnitt 26	Oberleitungsanlagen	13
ARTICLE 26	Les installations fixes de traction électrique (IFTE)	38
Abschnitt 27	Änderung von technischen Einrichtungen	13
ARTICLE 27	Modification des installations	38
Abschnitt 28	Änderung der Signalisierung	13
ARTICLE 28	Modification de la signalisation	38

Abschnitt 29	Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellenund andere vorübergehende Besonderheiten	14
ARTICLE 29	Installations de limitations temporaires de vitesse (LTV) et autres modifications particulières temporaires	39

Kapitel III Trassenmanagement
CHAPITRE III GESTION DE LA CAPACITE

Abschnitt 31	Grundsätze	16
ARTICLE 31	Principes	41
Abschnitt 32	Änderung oser Ausfall von Trassen	16
ARTICLE 32	Modification ou suppression de sillons	41
Abschnitt 33	Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke	17
ARTICLE 33	Fourniture des documents pour l'élaboration des horaires sur la section frontière	42

Kapitel IV Regelungen für Züge
CHAPITRE IV PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS

Abschnitt 41	Grundsätze	18
ARTICLE 41	Principes	43
Abschnitt 42	Schlusssignale an Zügen	18
ARTICLE 42	Signalisation arrière	43
Abschnitt 43	Geschwindigkeiten	18
ARTICLE 43	Vitesse	43
Abschnitt 44	Einstellen von Fahrzeugen mit niedriger Geschwindigkeit	18
ARTICLE 44	Incorporation de véhicules inaptes à la vitesse maximale du train	43
Abschnitt 45	Beförderung gefährlicher Güter	18
ARTICLE 45	Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses	43

Kapitel V Fahrdienst auf den Betriebsstellen
CHAPITRE V CIRCULATION DES TRAINS

Abschnitt 51	Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern	19
ARTICLE 51	Communications entre les AC	44
Abschnitt 52	Durchführung der Zugmeldungen	19
ARTICLE 52	Conditions d'annonce des trains	44
Abschnitt 53	Schriftliche Befehle DB – Bulletin C SNCF	20
ARTICLE 53	Ordres écrits DB – Bulletin C SNCF	45
Abschnitt 54	Gefährliche Ereignisse	20
ARTICLE 54	Situations dangereuses – Incidents - Accidents	45
Abschnitt 55	Hilfeleistung (Liegenbleiben von Zügen und Zugteilen)	21
ARTICLE 55	Train en détresse	47
Abschnitt 56	Sperren von Gleisen	22
ARTICLE 56	Fermeture de voie	47
Abschnitt 57	Fahren auf dem Gegengleis	23
ARTICLE 57	Circulation en sens inverse du sens normal	48

Abschnitt 58 Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz 24
ARTICLE 58 Dérangement des installations de sécurité ou de radio embarqués 51

Abschnitt 59 Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke 25
ARTICLE 59 Dérangements des installations techniques de la section frontière 51

Kapitel VI Außergewöhnliche Transporte
CHAPITRE VI TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

Abschnitt 61 Grundsätze 27
ARTICLE 61 Principe 54

Abschnitt 62 Zweisprachige Vordrucke 27
ARTICLE 62 Imprimé spécifique bilingue 54

Abschnitt 63 Einstellungsgenehmigung für außergewöhnliche Transporte 28
ARTICLE 63 Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels 55

Abschnitt 64 Anbieten und Annehmen von außergewöhnlichen Transporten 28
ARTICLE 64 Offre et acceptation des transports exceptionnels 55

Abschnitt 65 Durchfürhung Außergewöhnlicher Transporte mit Einschränken auf der Grenzstrecke 28
ARTICLE 65 Circulation des transports exceptionnels soumis à restriction de circulation sur la section frontière 55

Kapitel VII Rangieren
CHAPITRE VII MANOEUVRES

Abschnitt 71 Grundsätze 29
ARTICLE 71 Principes 56

Abschnitt 72 Rangieren über das Aus- und Einfahrsignal der Bahnhöfe Apach und Perl 29
ARTICLE 72 Manœuvre au-delà des signaux d'entrée et de sortie des gares d'Apach et de Perl 56

Kapitel VIII Instandhaltung und Entstörung der ortsfesten Anlagen und Arbeiten an diesen Anlegen
CHAPITRE VIII Entretien préventif et curatif des installations fixes et travaux sur ces installations

Abschnitt 81 Grundsätze 30
ARTICLE 81 Principes 57

Abschnitt 82 Arbeiten im Gleis Apach – Perl (Gleis 1) 31
ARTICLE 82 Travaux sur la voie Apach – Perl (voie 1) 58

Abschnitt 83 Arbeiten im Gleis Perl – Apach (Gleis 2) 32
ARTICLE 83 Travaux sur la voie de sens Perl - Apach (voie 2) 59

Anlagen / Annexe

Anlage 1	*Lageplan des Bahnhofs Apach*	*60*
Annexe 1	Plan de la gare de Apach	60
Anlage 2	*Lageplan des Bahnhofs Perl*	*62*
Annexe 2	Plan de la gare de Perl	62
Anlage 3a	*Befehl der DB (zweisprachig)*	*64*
Annexe 3a	Ordre de la DB (bilingue)	*64*
Anlage 3b	*Bulletins C und S (zweisprachig) de la SNCF*	*67*
Annexe 3b	Bulletins C et S (bilingue) de la SNC*F* Bulletins C et S (bilingue) de la SNC*F*	67
Anlage 4	*Bleibt frei*	
Annexe 4	Reservé	
Anlage 5	*Bleibt frei*	
Annexe 5	Reservé	
Anlage 6	*Skizze Systemwechsel KVB / PZB*	*70*
Annexe 6	Schéma de ligne Apach – Perl KVB/ PZB	70
Anlage 7	*Regelung über den Einsatz von DB GSM-R Geräten (OPH) im Bf Apach*	*72*
Annexe 7	Dispositions particulières d'utilisation du GSM-R DB en gare d'Apach	72
Anlage 8	*Skizze der Grenzstrecke*	*76*
Annexe 8	Schéma de la section frontière	*76*

Kapitel I Allgemeines

Abschnitt 11 Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die Regionale Richtlinie DS 341 gültig vom 01.05.1996 an und die Consigne d´Etablissement 1/51 vom 15.01.1996 einschließlich deren Ergänzung bezüglich der Regelung über den Einsatz der DB GSM-R Geräte (OPH) im Bf Apach vom Juli.2007.
Sie tritt am 06.04.2009 in Kraft.

Abschnitt 12 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.

Abschnitt 13 Sprachregelung

1. Alle den Zugverkehr betreffenden Meldungen und Gespräche zwischen dem Fahrdienstleitern (Fdl) Perl und dem Fdl Poste 2 Apach und den Zugpersonalen werden in deutscher Sprache geführt.
2. Gespräche zwischen dem Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) Metz/Nancy und der Betriebszentrale (BZ) Frankfurt bzw. Servicecenter Fahrplan werden auf deutsch oder französisch abgewickelt. DB Netz und SNCF Infra 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 (Fdl, Bezirksleiter) abzuwickeln.
3. Im Bahnhof Apach wird Französisch gesprochen. Zugpersonale deren Züge (von oder nach Deutschland) in Apach enden oder beginnen, können die deutsche Sprache anwenden.

Abschnitt 14 Änderung von Regelungen

1. Eine Änderung der gemeinsamen Regelungen muss von DB Netz, RFF und SNCF INFRA schriftlich vereinbart werden.
2. Jede Änderung anderer Bestimmungen, die Auswirkung auf den Betrieb dieser Grenzstrecke hat, sind schriftlich an folgende Adressen mitzuteilen.

DB Netz AG Regionalbereich Mitte Produktionsdurchführung Koblenz Frankenstr. 1 -3 56068 Koblenz	SNCF Réseau	
	EIC LORRAINE CHAMPAGNE- ARDENNE Pôle Sécurité 14, Viaduc J.F. Kennedy 54052 NANCY CEDEX	Direction Sécurité Sureté Risques 92, Avenue de France 75648 Paris Cedex 13

3. DB Netz und SNCF Infra 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.

Kapitel II Definition, Grundsätzliches und Beschreibung der Einrichtungen auf der Grenzstrecke Apach - Perl

Abschnitt 21 Definition der Grenzstrecke

1. Die Staatsgrenze liegt in DB-km 159,512 / RFF/SNCF-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 (Einfahrsignal F Bf Perl).
   - im Gleis Perl – Apach (Gleis 2) in Frankreich in RFF-km 22,160 (Einfahrsignal C 18 Bf Apach)

Abschnitt 22 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 Gleis1 (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 Einfahrsignale 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 RFF und DB Netz 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 Netz 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 veröffntlicht.

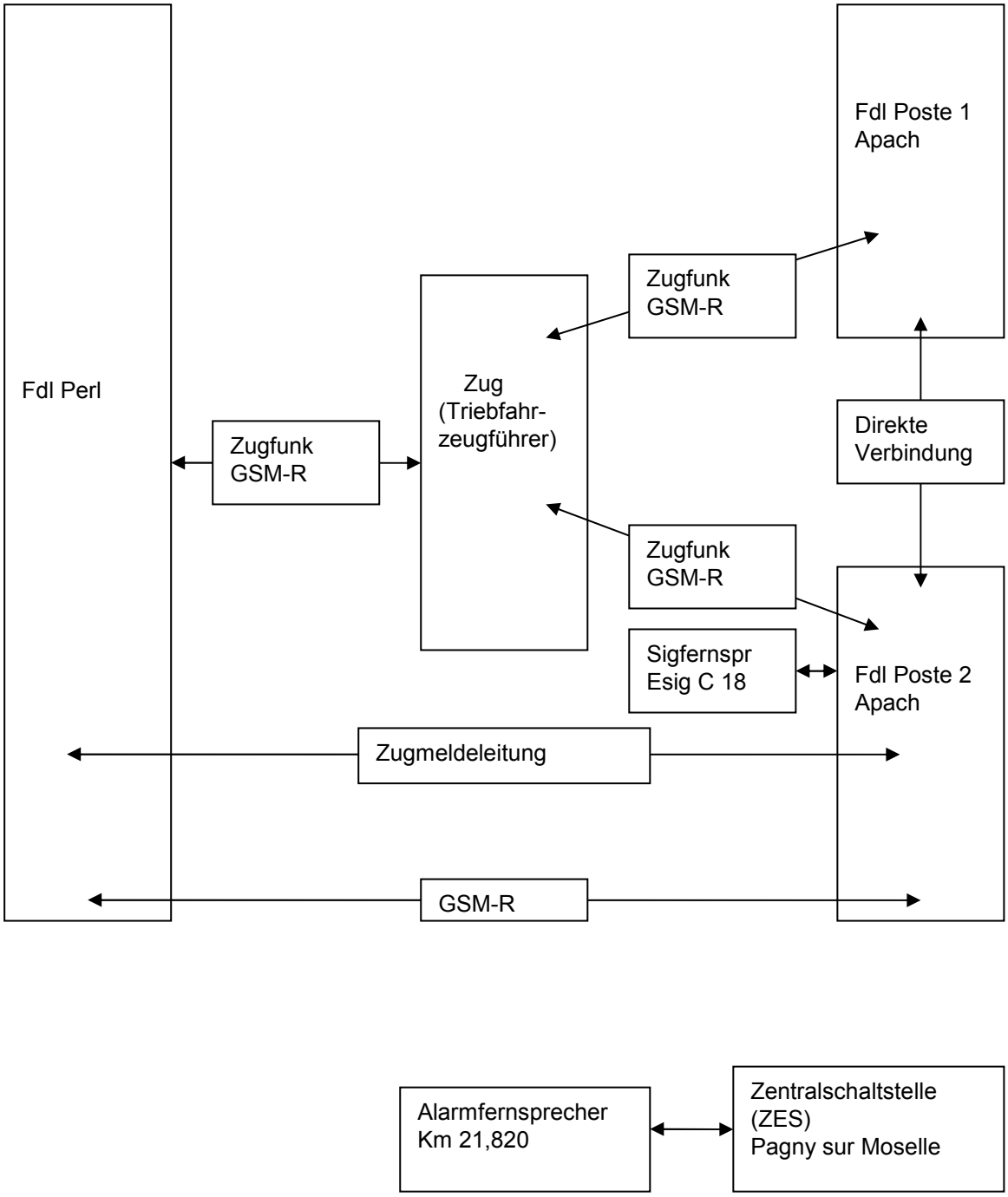
Abschnitt 23 Überprüfung der Geschwindigkeit, Umschaltung der Zugsicherungssysteme

Die Grenzstrecke ist mit einem Systemwechsel PZB/KVB mit zwei Umschaltpunkten ausgerüstet (Lageplan siehe **Anlage 6**)

Abschnitt 24 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 mobile GSM-R Geräte RFF und eine SIM Karte der DB ausgerüstet. Die Regelungen über den Einsatz der Geräte RFF 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 Netz die Aufzeichnung sicher und übergibt sie so schnell wie möglich an die SNCF RESEAU.

Abschnitt 25 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.
   Die beiden Anlagen stoßen aneinander an und wirken zusammen.
   Die Abschnitte der Gleisfreimeldeanlage sind in der **Anlage 8** dargestellt.

2. Besetzte Gleisabschnitte Zb, 1^3 und 2^3 der Gleisfreimeldeanlage werden durch rot leuchtende Gleismelder gleichzeitig im Stellwerk des Bf Perl und Poste 2 des Bf Apach angezeigt.

3. Die Ausfahrsignale 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 Einfahrsignal 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 Ausfahrsignale 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 Einfahrsignals 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 Einfahrsignals 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 Einfahrsignal 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 1^3 des Bf Perl frei sind.
   Bei Ausfahrt auf Stellung M an dem Signal Cv 13 in Apach muß bis zum Einfahrsignal F des Bf Perl mit höchstens 30 km/h und auf Sicht gefahren werden.
   Kann das Einfahrsignal 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 fernmündlicher Zustimmung des Fdl Perl geöffnet werden.

7. Am Mast der Ausfahrsignale N 1 und N 2 des Bf Perl befinden sich Vorsignale im verkürzten Bremswegabstand, die anzeigen, welches Signalbild am Einfahrsignal 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.

Abschnitt 26 Oberleitungsanlagen

1. Die Grenzstrecke Apach - Perl ist mit Oberleitung überspannt.
2. Die Oberleitung der DB Netz 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 RFF/SNCF führt eine Wechselspannung von 25 000 Volt, 50 Hz.
3. Die gemeinsame Systemtrennstelle ist durch Fahrleitungssignale der DB Netz gekennzeichnet.
4. Die gemeinsame Systemtrennstelle erstreckt sich zwischen den Ankündesignalen „Bügel ab“ (El 3) von RFF/SNCF-km 22,052 bis DB-km 159,058. Der Systemwechsel erfolgt auf jedem Gleis durch eine im DB-km 159,355 liegende Schutzstrecke.
5. Der Betrieb und Unterhaltung der Oberleitung auf der Grenzstrecke ist in einer besonderen gemeinsamen Vereinbarung zwischen SNCF und DB Netz geregelt. Diese ist eigenständig und kann nach den darin enthaltenen Regeln gekündigt und geändert werden.

Abschnitt 27 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 Netz AG
Regionalbereich Mitte
Produktionsdurchführung
Koblenz
Frankenstraße 1-3
D-56068 Koblenz

SNCF
EIC Lorraine Champagne-
Ardenne
14, viaduc J.F. Kennedy
F-54052 Nancy-CEDEX

Abschnitt 28 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 29).
2. Änderungen der Signalisierung auf dem französischen Teil der Grenzstrecke werden DB Netz von der SNCF INFRA mit einer „Avis de signalisation“ bekanntgegeben. Diese ist, ggf. unter Beigabe eines Signallageplans, zu übersenden an:

   DB Netz AG
   Regionalbereich Mitte
   Produktionsdurchführung Koblenz
   Frankenstraße 1-3
   56068 Koblenz

Abschnitt 29 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 Netz an SNCF Réseau

Sobald DB Netz die Maßnahme abschließend geplant hat, spätestens am Dienstag in der Woche vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle übergibt DB Netz die Angaben an:

SNCF
Assistant Flash
Direction régionale Infrastructure
14, viaduc J.F. Kennedy
F-54052 Nancy-CEDEX

SNCF INFRA an DB Netz

Sobald SNCF die Maßnahme abschließend geplant hat, spätestens 5 Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle übergibt SNCF die Angaben an:

DB Netz AG
Regionalbereich Mitte
Produktionsdurchführung
Frankenstraße 1-3
D-56068 Koblenz

1.1.1. Die DB Netz AG übernimmt die von der SNCF Réseau mitgeteilten Langsamfahrstellen in die La.

1.1.2. Die EVU werden durch die La der DB Netz 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 Netz dem Fdl Perl umgehend mitzuteilen; der Fdl Perl verständigt den Fdl Apach Poste 2,
- auf französischem Gebiet: von den technischen Stellen der SNCF INFRA dem Fdl Apach Poste 2 umgehend mitzuteilen; der Fdl Apach verständigt den Fdl Perl und COGC Nancy.

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. 12 verständigen.	Sie müssen die Züge mit Befehl Nr. 12 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. 12 verständigen, bis das weiße Blitzlicht aufgestellt ist.	Sie müssen die Züge mit zweisprachigem Befehl Nr. 12 verständigen.

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 Fdl des eigenen EIU. Dieser teilt dies dem Fdl des anderen EIU mit.

2. **Andere vorübergehende Besonderheiten**
Die unter 1.1 genannten Maßnahmen sind auch bei anderen vorübergehenden Signalisierungsänderungen anzuwenden.

Kapitel III Trassenmanagement

Abschnitt 31 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 Netz und RFF konstruiert und zugeteilt.

Federführender Betreiber der der Schienenwege (BdS) für den Grenzabschnitt Perl - Apach ist die DB Netz AG.

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 geplant.

DB Netz führt die Studie durch und muss vor der Planung jeder Trasse die formelle Zustimmung von RFF erhalten.

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

Vor Angebotsabgabe zum Netzfahrplan (Jahresfahrplan) prüfen DB Netz und RFF nochmals die Übereinstimmung der Trassen für den Bereich der Grenzstrecke.

Für kurzfristige Trassenanfragen findet die formelle Abstimmung zwischen DB Netz und dem COGC Metz/Nancy 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 Netz erstellten Fahrplanunterlagen für Züge auf der Grenzstrecke, sind an den Fdl Poste 2 Apach und Fdl Perl zu senden.

Der zuständige Leiter Betrieb für den Bf Apach prüft die deutschen und französischen Netzfahrplanunterlagen beim Eingang auf Übereinstimmung. Bei Unstimmigkeiten wird die zuständige französische Fahrplanabteilung informiert. Diese stimmt sich mit ihrem deutschen Ansprechpartner ab.

Abschnitt 32 Änderung oder Ausfall von Trassen

DB Netz 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.

Abschnitt 33 Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke

DB Netz 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 Netz

Zuständige Stelle:

DB Netz AG
Regionalbereich Mitte
Fahrplan
Pfarrer-Perabo-Platz 4
D-60326 Frankfurt

Kapitel IV Regelungen für Züge

Abschnitt 41 Grundsätze

Auf der Grenzstrecke sind die deutschen Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen und Zugbildung ab/bis zum Bahnhof Apach (einschließlich) anzuwenden.

Abschnitt 42 Schlusssignale an Zügen

Zwischen Apach und Perl (und Gegenrichtung) gelten als Tag- und Nachtzeichen folgende Zugschlusssignale:

- zwei rote Lichter
- zwei Schlusslaternen

Verantwortlich für die Zugschlusssignale ist das jeweilige EVU.

Abschnitt 43 Geschwindigkeiten

Die zulässigen Geschwindigkeiten auf der Grenzstrecke ist festgelegt:

- Im „schéma de signalisation“ (Signalplan) des Bf Apach für den Bereich der SNCF/RFF
- Im „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ (VzG) für den Bereich der DB Netz

Abschnitt 44 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 COGC Nancy in Züge eingestellt werden. Die BZ und COGC verständigen sich gegenseitig.

Abschnitt 45 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.

Kapitel V Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Abschnitt 51 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 Perl (ici, AC Perl)“, „Hier Fdl Apach Poste 2 (ici, AC 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 „**Ich wiederhole**“. („je répète“)
7. Die Richtigkeit der Wiederholung ist mit dem Wort „**richtig**“ (exact“) zu bestätigen.

Abschnitt 52 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 :
   Zugmeldung“ („annonces“).
2. **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)“
   („ Train (numéro) départ ou passage probable à …..heures …..(minutes)“
3. **Anbieten, Annehmen**

3.1. Angeboten und angenommen werden die Züge nur beim Fahren auf dem Gegengleis (siehe Abschnitt 57).
Dabei werden die Züge beider Richtungen bis zu 5 Minuten vor der planmäßigen Ab- oder Durchfahrzeit angeboten und angenommen.

3.2. Ein Zug darf von einem Fdl erst angeboten werden, wenn:
- der letzte vorausgefahrene 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:
„**Wird Zug** …… (Nummer) **angenommen?**“
(„train n°..... est-il accepté?“)..

3.4. Angenommen wird der Zug mit den Worten:
„**Zug** ……..(Nummer) **ja**“
(„train n°..... oui“).

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:
   „**Zug** (Nummer) **in** (Name der Stelle**) angekommen“**.
   („train n°..... arrivé à ..... (nom de la gare).

   Bei Räumungsprüfung ist die Rückmeldung die Bestätigung der Räumungsprüfung.

Abschnitt 53 Schriftliche Befehle DB – 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 Bulletin C SNCF siehe **Anlagen 3 a und 3 b.**

Der Fdl Apach muss die bulletins C für Signale mit Mehrfachfahraufträgen mit folgenden Maßnahmen ergänzen (DC 3 article 103.2 du référentiel RFN-IG-SE 01 B-00-n°005 IN 1490 RS1B Arrêt d'un train par un signal carré, un guidon d'arrêt ou un sémaphore fermé):

- Wenn ein Vorsignal angezeigt sein sollte : VORSIGNAL « VR 0 »
- Wenn ein weißes Licht angezeigt sein sollte: « WEISSES LICHT»

Abschnitt 54 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 zu melden.

1.3. Die Meldung ist einzuleiten mit den Worten:

„Betriebsgefahr, haltet Züge zurück !“.

(„Danger! arrêt des circulations“).

1.4. 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:

„Ausschaltung im Gefahrenfall Grenzstrecke Apach – Perl;
Coupure d`urgence section frontière Apach - Perl“

3.2. Die Durchführung der Ausschaltung im Gefahrenfall wird so schnell wie möglich mit folgender zweisprachiger Meldung bestätigt:
„Ausschaltung im Gefahrenfall der Grenzstrecke Apach – Perl ausgeführt;
Coupure d’urgence section frontière Apach – Perl exécutée“

3.3. Wenn die Gründe für die Aussschaltung im Gefahrenfall weggefallen sind, wird die Wiedereinschaltbereitschaft mit folgender zweisprachiger Meldung übermittelt:
„Gleis 1 Apach – Perl ist zum Einschalten frei
Coupure d'urgence Apach – Perl voie 1 terminée"

und/oder

„Gleis 2 Perl -Apach ist zum Einschalten frei
Coupure d'urgence Perl – Apach voie 2 terminée"

Erst nach Übermittlung der Wiedereinschaltbereitschaft darf die Einschaltung nach den Regelungen des Jeweiligen EIU erfolgen.

4. Melden gefährlicher Ereignisse

4.1. Die Staatsgrenze ist zugleich die Notfallmeldegrenze zwischen DB Netz AG und SNCF (als EIU), sie liegt in km 159,512 (DB Netz AG) = km 22,168 (RFF/SNCF).

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 Untersuchen 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.

Abschnitt 55 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 56).

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 71 und 72 durchzuführen.

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 Zug oder ein vorderer Zugteil nur noch weiterfahren, wenn dies zwischen den Fdl Perl und Apach Poste 2 vereinbart wurde. Die Zustimmung an den Tf erteilt der Fdl, in dessen Zuständigkeitsbereich das Triebfahrzeug hält.

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.
   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)

Abschnitt 56 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,
- 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.

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.

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 56.4 erfüllt sind.

5. Das Gleis wird gesperrt mit dem Wortlaut:
„**Gleis von ….. nach ….. gesperrt**“.

(„Voie de ….. à ….. fermée“)

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:

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

(„Fermeture de la voie de ….. à ….. levée“)

9. Die Fdl weisen die Sperrung eines Gleises bzw. die Aufhebung der Gleissperrung in der dafür vorgesehenen Unterlage des jeweiligen Infrastrukturbetreibers nach.

Abschnitt 57 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
   - bei geplanten Arbeiten durch eine gemeinsame schriftliche Anweisung.
   - bei Störungen oder wenn es die Zugfahrt erfordert (Bza/ATE) durch den zuständigen Fdl
   - in übrigen besonderen Fällen durch eine gemeinsame lokale schriftliche Anweisung SNCF/DB

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 59.1)

5. Wenn Züge auf dem Gegengleis durchgeführt werden sollen, verständigt der Fdl, der die Züge auf dem Gegengleis ablassen möchte seinen Nachbar-Fdl und führt das Fahren auf dem Gegengleis mit folgendem Wortlaut ein:

   “Ab ……Uhr …..Min. befahren die Züge der Richtung Apach - Perl (bzw. Perl - Apach) das Gegengleis.“
   („A partir de …..h…..min, les trains du sens Apach – Perl (ou Perl -Apach) circulent en sens inverse du sens normal.")
   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 52).

6.2. Bei Zugmeldungen für Züge die das Gegengleis befahren, ist die Zugmeldung um die Worte „auf dem Gegengleis“ („sur voie de sens contraire) 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:
   "Zug …(Nr.)**… in …**(Name des Bahnhofs)**… angekommen"**
   („train n°..... arrivé à ..... (nom de la gare).

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 12: „Sie müssen auf Sicht fahren zwischen Zmst Perl und Zmst Apach von km 159,190 DB bis km 21,880 RFF/SNCF“,
     Grund Nr. 1 und „Sie dürfen mit höchstens 30 km/h fahren“

   - In Richtung Perl durch den Fdl Poste 2
     Befehl 12: „Sie müssen auf Sicht fahren zwischen Zmst Apach und Zmst Perl von km 21,880 RFF/SNCF bis km 159,190 DB“,
     Grund Nr. 1 und „Sie dürfen mit höchstens 30 km/h fahren.“

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 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. 2, „Vorbeifahrt am Halt zeigenden Asig N 1…… „
- Nr. 4, „Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis von Perl bis Apach“
- Nr. 12, „Fahren auf Sicht von Perl bis Apach“
- Nr. 14 „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. 2, (Vorbeifahrt am Halt zeigenden Asig Cv 13), zusätzlich einen zweisprachigen Bulletin C
- Nr. 4, (Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis von Apach bis Perl)
- Nr. 12, (Fahren auf Sicht von Apach bis Perl
- Nr. 14 („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:

“Ab ……Uhr …..Min. 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.

Abschnitt 58 – 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 es die Leitstelle des benachbarten EIU. Jedes EIU trifft die für das jeweilige Netz vorgesehenen Maßnahmen.

Abschnitt 59 – Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke

59.1 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.

59.2 Störung an signaltechnischen Einrichtungen

(1) Richtung Perl - Apach

a) Durch die Fahrtstellung der Ausfahrsignale 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: **"Zug …(Nummer)… in Apach angekommen"**.

b) Die Gleisfreimeldeanlagen der Abschnitte 2^3 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:

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 12 (Anlage 3) gemäß Abschnitt 57, Ziffer 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 Halt-stellung ist.

Er bestätigt die Räumungsprüfung an den Fdl Perl durch die Rückmeldung **"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 Ausfahrsignale 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 Abschnit 57, Ziffer 7.2 beauftragen auf Sicht und mit höchstens 30 km/h zu fahren.

59.3 Auslöschung der Signalen C10 oder C18 in Apach

In Fall einer Auslöschung der Signalen C10 oder C18 in Apach, kann der Fdl Apach Poste 2 den Fdl Perl bitten um nachfolgenden Befehl mit folgendem wortlaut zu übermitteln :
«Fdl Apach Poste 2 an Fdl Perl: Erteilen Sie, bis auf Widerruf, jedem Zuge in Richtung Apach den folgende Befehl:

Befehl 14:
«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 14 aufzuheben. Hierzu verwendet er nachfolgenden Wortlaut,:

«Befehl 14 nicht mehr erforderlich für Zügen in Richtung Apach“

Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporten (aT)

Abschnitt 61 – 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 Netz (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 Netz eine **Beförderungsanordnung** für die Züge des Netzfahrplans oder eine **Fahrplananordnung (Fplo)** für die Züge des Gelegenheitsverkehrs **<u>und</u>** 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 Netz enthält:

- die Bza-Nr. der DB Netz 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 (COGC Metz/Nancy) an die zuständige Stelle des EVU, ggf. über das vom Abfahrtsbahnhof des den außergewöhnlichen Transportes befördernden Zuges zuständige COGC.

- für die Fahrtrichtung Deutschland – Frankreich: durch die auf dem speziellen zweisprachigen Vordruck vermerkte Zustimmung, die von SNCF (COGC Metz/Nancy) an DB Netz (RB Mitte) gesendet wird.

Abschnitt 62 – Zweisprachiger Vordruck

Die zuständigen Stelle der SNCF (COGC Metz/Nancy) und DB Netz (RB Mitte) bieten sich außergewöhnliche Transporte gegenseitig an. Zu diesem Zweck sendet je nach Fahrtrichtung SNCF (COGC Metz/Nancy) oder DB Netz (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
- 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 (COGC Metz/Nancy) oder DB Netz (RB Mitte) die Zustimmung durch Rücksendung des um die Einschränkungen auf dem aufnehmenden Netz ergänzten speziellen zweisprachigen Vordrucks.

Abschnitt 63 – Einstellungsgenehmigung für aT

Der außergewöhnliche Transport darf erst mit dem vorgesehenen Zug befördert werden, wenn eine Einstellungsgenehmigung entweder von der SNCF (COGC Metz/Nancy) für die Richtung Frankreich – Deutschland oder DB Netz (RB Mitte) für die Richtung Deutschland – Frankreich vorliegt.

Der COGC Metz/Nancy 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.

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 52.3 anzubieten.

Dabei ist folgender besonderer Wortlaut zu verwenden:

„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 Transports/-e gegeben sind, nimmt er den Zug mit folgendem Wortlaut an:

„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:

„Nein warten“.

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

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

Auch der Fdl Apach Poste 2 vermerkt die Besonderheit (Nr. ATE/BZA mit/ohne Einschränkungen) in seinem Zugmeldebuch.

Abschnitt 65 – Durchführung außergewöhnlicher Transporte mit Einschränken 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 56 zu beachten.

Kapitel VII Rangieren

Abschnitt 71 Grundsätze

1. In den Bahnhöfen Apach und Perl wird nach den nationalen Regeln rangiert.
2. Perl :
   Im Bf Apach im Gleis 1 bis zum Esig F Bf Perl
   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 undPoste 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.

Abschnitt 72 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 23).

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. Bei der Zustimmung ist der Punkt zu nennen, bis zu dem rangiert werden darf. Er gibt seine Zustimmung mündlich nachdem er zuvor das Gleis 1 (Apach – Perl) gesperrt hat (siehe Abschnitt 23).

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

Abschnitt 81 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 Netz und der COGC Nancy 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 71 und 72 durchzuführen.
7. Bei außerplanmäßigen Arbeiten kann nur jeweils eine Arbeitsstelle im Gleis zugelassen werden

Abschnitt 82 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 (Staasgrenze in DB-km 159,512/RFF-km 22,168 bis Esig F Bf Perl) durch die DB Netz AG sind folgende Besonderheiten zu beachten:

Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter der DB Netz AG beim Fdl Perl.
⇩
Der Fdl Perl holt die Zustimmung des Fdl Poste 2 Apach ein.
⇩
Der Fdl Poste 2 Apach trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung (siehe Abschnitt 56)) und gibt anschließend dem Fdl Perl seine Zustimmung zu den Arbeiten.
⇩
Der Fdl Perl meldet dem technischen Mitarbeiter der DB Netz AG die Zustimmung zu den Arbeiten.
⇩
Nach Abschluß der Arbeiten meldet der technische Mitarbeiter der DB Netz AG dem Fdl Perl die Befahrbarkeit des Gleises.
⇩
Der Fdl Perl meldet dem Fdl Poste 2 Apach die Befahrbarkeit des Gleises.
⇩
Daraufhin hebt der Fdl Poste 2 Apach die Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung (siehe Abschnitt 56)) auf.

Abschnitt 83 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/RFF-km 22,168 bis C18 Bf Apach durch die SNCF sind folgende Besonderheiten zu beachten:

Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter der SNCF beim Fdl Poste 2 Apach.
⇩
Der Fdl Poste 2 Apach holt die Zustimmung des Fdl Perl ein.
⇩
Der Fdl Perl trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung (siehe Abschnitt 56)) und gibt anschließend dem Fdl Poste 2 Apach seine Zustimmung zu den Arbeiten.
⇩
Der Fdl Poste 2 Apach meldet dem technischen Mitarbeiter die Zustimmung zu den Arbeiten.
⇩
Nach Abschluß der Arbeiten meldet der technische Mitarbeiter der SNCF dem Fdl Poste 2 Apach die Befahrbarkeit des Gleises.
⇩
Der Fdl Poste 2 Apach meldet dem Fdl Perl die Befahrbarkeit des Gleises.
⇩
Daraufhin hebt der Fdl Perl die Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung (siehe Abschnitt 56)) auf.

Chapitre I. GENERALITES

Article 11. Documents abrogés. Date d'application de la consigne commune

Cette consigne commune remplace la directive régionale DS 341 du 01.05.96, la Consigne d'Etablissement n° 1/51 du 15.01.1996 et le complément à la consigne d'exploitation de la section frontière traitant des dispositions particulières d´utilisation du GSM-R D en gare d'Apach de juillet 2007.

Elle entre en vigueur le 06.04.2009.

Article 12. 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.**

Article 13. Langue à employer

1. Toutes les communications entre l'agent-circulation (AC) du poste 2 d'Apach et l'AC de Perl, ainsi qu'entre les AC et le personnel de bord concernant la circulation des trains sont effectuées en langue allemande.

2. Les communications entre le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) de Metz/Nancy et la Betriebszentrale (BZ) de Frankfürt ainsi que le Service Center Fahrplan sont faites en langue française ou allemande. DB Netz et SNCF Infra 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, …).

3. En gare d'Apach, la langue utilisée est la langue française. Toutefois, pour le personnel des trains en provenance ou en direction de l'Allemagne, ayant origine ou terminus à Apach, l'usage de la langue allemande est autorisé.

Article 14. Modifications aux textes règlementaires

1. Les modifications à cette consigne commune doivent faire l'objet d'un accord écrit entre DB NETZ, RFF et SNCF INFRA.
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 Netz AG Regionalbereich Mitte Produktionsdurchführung Koblenz Frankenstr. 1 -3 56068 Koblenz	SNCF Réseau	
	EIC LORRAINE CHAMPAGNE-ARDENNE Pôle Sécurité 14, Viaduc J.F. Kennedy 54052 NANCY CEDEX	Direction Sécurité Sureté Risques 92, Avenue de France 75648 Paris Cedex 13

3. DB NETZ et SNCF INFRA 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.

Chapitre II DEFINITION - PRINCIPE D'EXPLOITATION ET DESCRIPTION DES INSTALLATIONS DE LA SECTION FRONTIERE APACH – PERL

Article 21. 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 RFF/ SNCF.

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.

Article 22. 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 NETZ et RFF. 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 jours calendaires est nécessaire entre DB NETZ et SNCF INFRA. 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.

Article 23. Contrôle de vitesse par balises – Commutation des systèmes de contrôle de vitesse

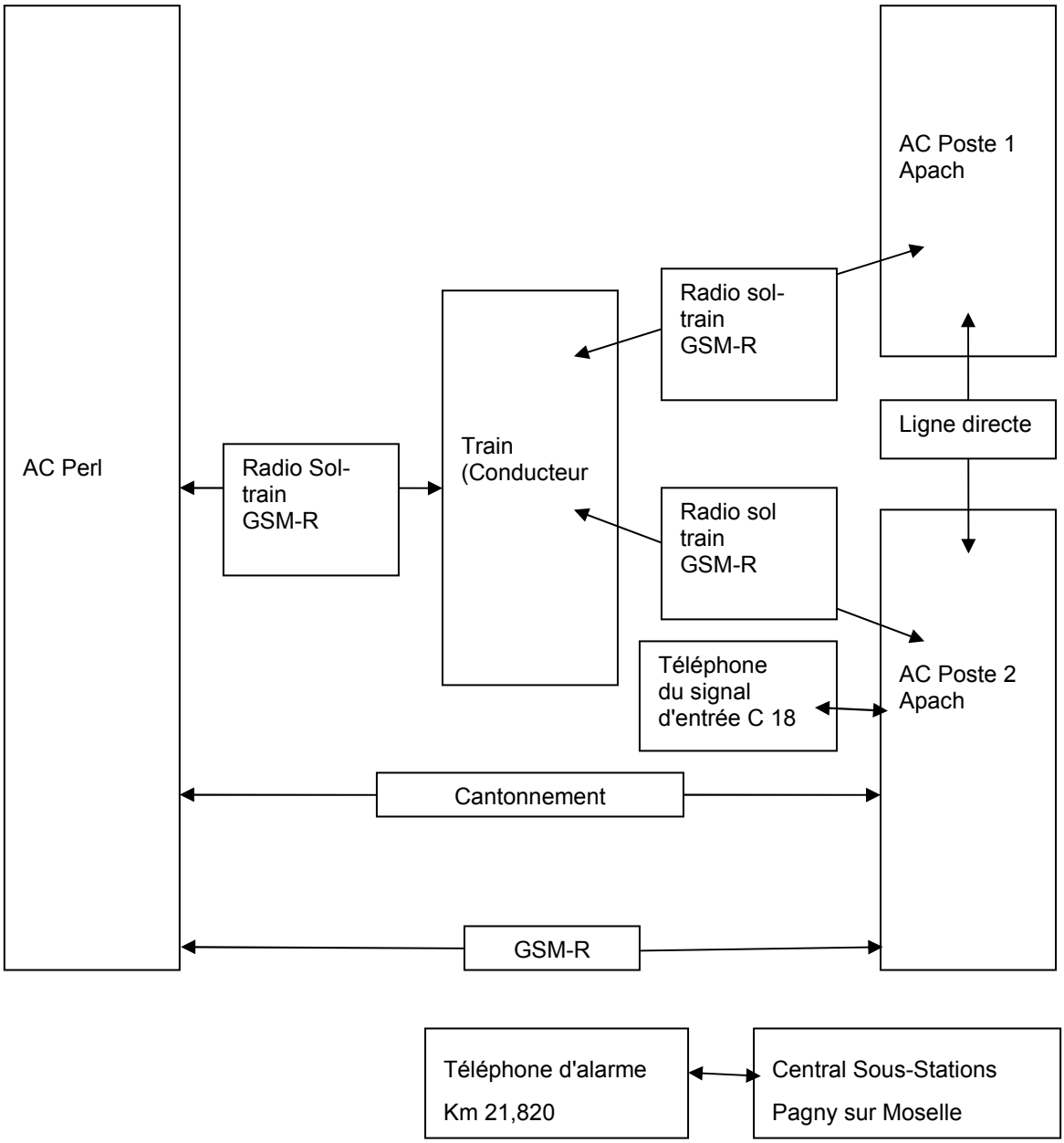
La section frontière est équipée d'un système de basculage PZB / KVB réalisé en 2 points de commutation (schéma en **annexe 6).**

Article 24. 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-RFF avec une carte SIM DB. Les modalités d'exploitation de ce poste radio RFF avec la carte SIM DB figurent à l'annexe n° 7.

3. Le schéma ci-après représente les différentes possibilités de communication.



4. Toutes les communications par téléphone avec l'AC de Perl sont enregistrées sur une bande magnétique en place dans ce poste. La durée d'enregistrement sur cette bande est de deux heures environ.

5. 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 Frankfürt.
6. En cas de besoin (par exemple : accidents, dérangements, …) et sur demande de SNCF RESEAU, DB NETZ sauvegarde l'enregistrement et le transmet dans les meilleurs délais à SNCF RESEAU.

Article 25. 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, 1^3 et 2^3 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.
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 son 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 1^3 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.

Article 26. Les installations fixes de traction électrique (IFTE)

1. La section frontière Apach-Perl est exploitée en traction électrique par caténaires.

2. Les IFTE de DB Netz 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 RFF/SNCF 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 SNCF/RFF 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.

Article 27. 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 Netz AG
Regionalbereich Mitte
Produktionsdurchführung Koblenz
Frankenstraße 1-3
D - 56068 Koblenz

SNCF RESEAU
EIC LORRAINE CHAMPAGNE-ARDENNE
14, viaduc J .F. Kennedy
F - 54052 Nancy-CEDEX

Article 28. 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 appelé **"La"** (voir article 29).

2. Les modifications de la signalisation sur le territoire français sont portées par SNCF INFRA à la connaissance de DB NETZ par "Avis de signalisation" accompagné, si nécessaire, par un schéma de signalisation.
   Ces documents sont à adresser à :

   DB Netz AG
   Regionalbereich Mitte
   Produktionsdurchführung Koblenz
   Frankenstraße 1-3
   56068 Koblenz

Article 29. Installations de limitations temporaires de vitesse (LTV) et autres modifications particulières temporaires

1. **<u>Limitations temporaires de vitesse</u>.**

Il faut distinguer les limitations temporaires de vitesse prévues et les inopinées.

1.1. **LTV prévues**

1.1.1. 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 Netz vers SNCF INFRA**
  Dès connaissance et au plus tard le mardi de la semaine précédente avant la mise en place de la LTV,
  DB Netz transmet les LTV à l'adresse ci-dessous :

  SNCF
  Assistant FLASH
  Direction régionale Infrastructure
  14, Viaduc J. F Kennedy
  F- 54052 NANCY CEDEX

- **SNCF INFRA vers DB Netz**
  Dès connaissance et au plus tard 5 semaines avant la mise en place de la LTV, SNCF Infrastructure transmet les LTV à l'adresse suivante :

  DB Netz AG
  Regionalbereich Mitte
  Produktionsdurchführung Koblenz
  Frankenstraße 1-3
  56068 Koblenz

1.1.2. La DB Netz AG prend en compte dans le système **"La"** les limitations de vitesse qui lui sont communiquées par SNCF Infra.

1.1.3. 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 Netz et ceci pour les deux sens de circulation.

1.2. **LTV inopinées**

1.2.1. Les LTV qui doivent être installées inopinément sont à signaler :

- sur le territoire allemand : par les services techniques compétents de DB Netz 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 Infra immédiatement à l'AC d'Apach Poste 2 qui les répercute à l'AC de Perl et au CRO de Nancy.

1.2.2. 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°12 à tous les trains.	Remet un ordre écrit bilingue n°12 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°12 à tous les trains jusqu'à l'installation d'un feu blanc à éclats.	Remet un ordre écrit bilingue n°12 à tous les trains.

1.3. 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.

1.4. 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.

1.5. Les services techniques compétents en avisent au préalable l'AC de leur GI. Ce dernier en informe l'AC de l'autre GI.

2. <u>Autres modifications temporaires</u>

Les mesures du point 1.1 sont à appliquer dans les mêmes conditions en cas de modifications temporaires de la signalisation.

Chapitre III GESTION DE LA CAPACITE

Article 31. 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 Netz et RFF ».

Le GI pilote pour l'attribution de la capacité sur la section frontière Perl – Apach est DB Netz 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 Netz conduit l'étude et doit obtenir l'accord formel de RFF 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 RFF et de DB Netz 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 Netz et le COGC de Metz/Nancy, 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 Netz.

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 Netz sont adressés à l'AC du Poste 2 d'Apach et 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.

Article 32. Modification ou suppression de sillon

Le Service DB Netz 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.

Article 33. Fourniture des documents pour l'élaboration des horaires sur la section frontière

DB Netz 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 Infrastructure communique à DB Netz (RB Mitte) les RT nécessaires à l'élaboration de l'horaire de service sur la section frontière à l'adresse suivante :

DB Netz AG
Regionalbereich Mitte
Fahrplan
Pfarrer-Perabo-Platz 4
D-60326 Frankfurt

Chapitre IV. PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS

Article 41. 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.

Article 42. Signalisation 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.

Article 43. 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.

Article 44. Incorporation de véhicules inaptes à la vitesse maximale du train

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 Frankfurt et du COGC de Nancy. La BZ et le COGC se concertent pour l'acheminement.

Article 45. 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.

Chapitre V CIRCULATION DES TRAINS

Article 51. 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 Perl " (Ici, AC Perl) ou " Hier, Fdl Apach Poste zwei (Ici, AC Apach poste 2 ").
4. Les dépêches à contenu prescrit doivent être collationnées.
5. Les communications sans contenu prescrit doivent être répétées avec les données essentielles.
6. Le collationnement est précédé des mots : "Ich wiederhole" (je répète).
7. L'exactitude du collationnement est à confirmer par le mot : "Richtig" (exact).

Article 52. Conditions d'annonce des trains

1. Les annonces des trains sont transmises entre l'AC d'Apach Poste 2 et l'AC de Perl.
Chaque annonce est précédée du terme :
"Zugmeldung" (annonce).

2. 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 … (Nummer) voraussichtlich ab … Uhr … (Minuten) ".
"Train … (numéro) départ ou passage probable à … heures … (minutes) ".

3. Offre – Acceptation

3.1 Lorsqu'une voie est exploitée en sens inverse du sens normal, Les trains sont offerts et acceptés (voir article 57).
Les trains des deux sens sont offerts et acceptés au plus tôt 5 minutes avant l'heure envisagée de départ ou de passage.

3.2 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 en sens inverse est arrivé à sa propre gare.

3.3 Un train est offert de la façon suivante :
" Wird Zug … (Nummer) angenommen ? "
(Train numéro … est-il accepté?)

3.4 Un train est accepté de la façon suivante :
" Zug Nummer … ja".
"Train numéro … oui".

4. 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 :

" Zug … (Nummer) in … (Name der Stelle) angekommen "
"Train ... (numéro) est arrivé à ... (nom de la gare)"

L'avis d'arrivée donne l'assurance que la partie de voie entre les deux postes est libérée.

Article 53. Ordres écrits DB – Bulletin C SNCF

1. Il ne peut être délivré aux conducteurs circulant sur la section frontière que des ordres écrits DB ou bulletins C SNCF sur imprimés bilingues.
2. Tous les conducteurs franchissant la section frontière doivent disposer des ordres écrits bilingues.
3. Les ordres écrits DB et bulletins C SNCF sont présentés **aux annexes 3a et 3b**.

L'AC d'Apach doit compléter les bulletins C des signaux combinés de la manière suivante (DC 3 article 103.2 du référentiel RFN-IG-SE 01 B-00-n°005 IN 1490 RS1B Arrêt d'un train par un signal carré, un guidon d'arrêt ou un sémaphore fermé):

- 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 »

Article 54. Situations dangereuses – Incidents - Accidents

1. **Arrêt des trains en cas de danger**

.1. 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.

.2. Tout danger doit être signalé immédiatement aux AC d'Apach poste 2 ou de Perl.

.3. L''AC ainsi alerté avise l'autre AC sous la forme suivante :
„Betriebsgefahr, haltet Züge zurück !"*.*
(„Danger! Arrêt des circulations"

.4. Dès perception de cette alerte, les AC de Perl et d'Apach poste 2 prennent les mesures prévues par leur réglementation.

2. **Alerte radio**

2.1 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)

2.2 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**

3.1. 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 :

« Ausschaltung im Gefahrenfall Grenzstrecke Apach – Perl»

« Coupure d'urgence section frontière Apach - Perl »

3.2. L'exécution de la coupure d'urgence est confirmée le plus rapidement possible par le message bilingue suivant :

« Ausschaltung im Gefahrenfall Grenzstrecke Apach – Perl ausgeführt »

« Coupure d'urgence section frontière Apach - Perl exécutée »

3.3. 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 :

« Gleis 1 Apach - Perl ist zum Einschalten frei »

« Coupure d'urgence Apach – Perl voie 1 terminée »

et/ou

« Gleis 2 Perl - Apach ist zum Einschalten frei »

« Coupure d'urgence Perl - Apach voie 2 terminée »

La remise sous tension s´effectue selon les règles propres à chaque GI seulement après l´autorisation de remise sous tension.

4. **Avis à lancer en cas d'incidents et d'accidents**

4.1. La frontière étatique est aussi la limite des avis d'intervention des secours entre DB Netz AG et la SNCF (GI), elle est située au km 159,512 (DB Netz AG) / km 22,168 (RFF/SNCF).

4.2. 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.

4.3. 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.

Article 55. Train en détresse

1. 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 56).

2. La fermeture de voie ne peut être levée que lorsque la voie est libre de tout véhicule.

3. La circulation d'un engin moteur de secours est traitée comme une manœuvre en application des prescriptions des articles 71 et 72.

4. 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.

5. 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.

6. Après avoir demandé verbalement le secours, le train (ou la première partie du train) ne peut être remis en marche qu'après une entente réalisée entre les AC de Perl et d'Apach poste 2. L'autorisation de se remettre en marche est donnée au conducteur par l'AC du secteur circulation sur lequel se trouve l'engin moteur.

7. 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 manoeuvre.

8. 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).

Article 56. Fermeture de voie

1 Une voie est à fermer dans les cas suivants :

1.1. <u>En situation prévue</u> :
- pour la circulation des transports exceptionnels lorsque le Bza/ATE porte la mention « interdiction de croisement ou / et de dépassement »,
- pour les travaux programmés lorsqu'elle est prescrite par instructions écrites.

1.2. <u>En situation inopinée</u> :
- accident, incident, perturbation,
- travaux non programmés, sans conséquence sur les circulations,
- train en détresse,
- protection des personnes vis-à-vis des circulations en cours présentant un danger.

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 56.4 soient remplies.

5 La fermeture de voie est donnée, par dépêche, sous la forme suivante :
« Gleis von … nach … gesperrt ».
(« Voie de … à … fermée »)

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 :
„**Sperrung des Gleises von ... nach ... aufgehoben."**.
(„Fermeture de la voie de … à …levée")

9 Les AC enregistrent la fermeture de voie ou la levée de fermeture de voie dans les registres propres à chaque gestionnaire d'infrastructure.

Article 57. 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 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 <u>en sens inverse du sens normal</u> 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.

4 La circulation en sens inverse du sens normal est interdite lorsque les communications sont totalement interrompues entre Apach poste 2 et Perl (article 59.1).

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 :
« Ab … Uhr … Min befahren die Züge der Richtung Apach - Perl (bzw Perl – Apach) das Gegengleis".
(« A partir de …..h…..min, les trains du sens Apach – Perl (ou Perl – Apach) circulent en sens inverse du sens normal»).

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 52).
6.2 Les annonces des trains circulant en sens inverse du sens normal sont complétées par les mots "auf dem Gegengleis " (« sur voie de sens contraire »).

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 :
« Zug …(Nummer) in … (Name des Bahnhofs) **angekommen »**
„Train … (numéro) est arrivé à … (nom de la gare)"

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
  case n°12 de l'ordre écrit : « de circuler en marche à vue entre le poste de Perl situé au km 159,190 DB et le poste 2 d'Apach situé au km 21,880 RFF/SNCF », en précisant le motif « n°1 » et la mention « sans dépasser la vitesse de 30 km/h. »
- En direction de Perl, par l'AC d'Apach
  case n°12 de l'ordre écrit : « de circuler en marche à vue entre le poste 2 d'Apach situé au km 21,880 RFF/ SNCF et le poste de Perl, situé au km 159,190 DB, en précisant le motif « n° 1 » et la mention « sans dépasser la vitesse de 30 km/h ».

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 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 bilingue (Annexe 3a) :

- N° 2 : franchir fermé le signal de sortie N1
- N° 4 : circuler en sens inverse du sens normal de Perl à Apach,
- N° 12 : observer la marche à vue de Perl à Apach,
- N° 14 : 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 bilingue (Annexe 3a) :

- N° 2 : franchir fermé le signal de sortie Cv13, (en complément du bulletin C bilingue)
- N° 4 : circuler en sens inverse du sens normal de Apach à Perl,
- N° 12 : observer la marche à vue de Apach à Perl,
- N° 14 : 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 :
« Ab … Uhr … Min befahren die Züge der Richtung Perl – Apach (oder Apach – Perl) wieder auf dem Regelgleis"
« A partir de …..h…..min, les trains du sens Perl – Apach (ou Apach – Perl) circulent à nouveau en sens normal».

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.

Article 58. 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 (COGC ou BZ). Dès connaissance, ce dernier en informe le centre opérationnel voisin. Chaque gestionnaire d'infrastructure prend les mesures propres à son réseau.

Article 59. Dérangement des installations techniques de la section frontière

59.1 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.

59.2 Dérangement des installations de signalisation

1 <u>Sens Perl - Apach</u>

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 réouvert.

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.

<u>Obligation de l'AC de Perl</u> :

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 « Zug…(Nummer)… in Apach » « Train…(Numéro)… arrivé à Apach »

b) Les zones z 2^3 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 (Einzelräumungsprüfung).
Puis, il instaure le régime de l'avis d'arrivée pour tous les trains se dirigeant vers Apach (Räumungsprüfung auf Zeit).

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 (Räumungsprüfung auf Zeit).
L'AC de Perl informe l'AC d'Apach Poste 2 de 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°12 (annexe 3) prescrivant la marche à vue sans dépasser la vitesse de 30 km/H, conformément à l'article 57, point 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 « Zug…(Nummer)… in Apach » « Train…(Numéro)… arrivé à 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 <u>Sens Apach-Perl</u>

- 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.

- L'AC de Perl doit donner l'assurance que la zone 1^3 (zone comprise entre le signal F et le panneau Ra 10, au KM 159,272) est libre.

- 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.

59.3 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 :
«Fdl Apach Poste 2 an Fdl Perl: Erteilen Sie, bis auf Widerruf, jedem Zuge in Richtung Apach den folgende Befehl:
Befehl 14:
«Bleiben Sie trotz Fahrstellung des Esig C18 vor diesem stehen und nehmen Kontakt mit Fdl Apach Poste 2 auf »

«AC Apach Poste 2 à AC Perl – Jusqu'à nouvel avis remettez l'ordre suivant à chaque train se dirigeant vers Apach :
Ordre écrit 14
(Arrêtez vous au signal d'entrée C18, même ouvert, mettez vous en contact avec l'AC d'Apach Poste 2)

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:
«Befehl 14 nicht mehr erforderlich für Zügen in Richtung Apach"

«Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n°14 pour les trains en direction d'Apach»

Chapitre VI. TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

Article 61. 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 Netz (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 Netz 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 Netz contient :
- le numéro du Bza de DB Netz 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 (COGC Metz/Nancy), autorisation éventuellement transmise par l'intermédiaire du COGC 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 Netz (RB Mitte) par la SNCF (COGC Metz/Nancy).

Article 62. Imprimé spécifique bilingue

Les services compétents de la SNCF (COGC Metz/Nancy) et de DB Netz (RB Mitte) se proposent mutuellement les transports exceptionnels. Pour ce faire, la SNCF (COGC Metz/Nancy) ou DB Netz (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 (COGC Metz/Nancy) ou DB Netz (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.

Article 63. 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 (COGC Metz/Nancy) pour le sens France-Allemagne, soit par DB Netz (RB Mitte) pour le sens Allemagne-France.

Le COGC Metz/Nancy 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.

Article 64. 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 Netz 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 :

„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°...? »).

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 :
„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, celle-ci est refusée sous la forme suivante :

„Nein, warten."
(« *Non, attendez")*
et indique 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 °... avec Transport(s) Exceptionnel(s), oui (je l'accepte) »).

L'AC d'Apach poste 2 inscrit, en outre, le(s) numéro(s) du (ou des) TE en précisant avec ou sans restrictions dans la colonne observations du registre de cantonnement.

Article 65. 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 56) sont à appliquer.

CHAPITRE VII MANOEUVRES

Article 71. Principes

1. Les manoeuvres en gare d'Apach et de Perl sont effectuées selon les règles propres à chaque réseau.
2. Sans l'accord de l'C de Perl, less 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 less sont autorisées
3. - en gare de Perl sur voie 2 jusqu'au signal d'entrée C18 de la gare d'ApachPour 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.

Article 72. Manœuvre au-delà des signaux d'entrée et de sortie des gares d'Apach et de Perl.

1. Manoeuvre d'Apach en direction de Perl

1.1. **<u>Manoeuvre sur voie 1</u>**
Les manoeuvres 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. **<u>Manoeuvre sur voie 2</u>**
Les manoeuvres 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 56).

2. Manœuvre de Perl en direction d'Apach

2.1. **<u>Manoeuvre sur voie 2</u>**
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. **<u>Manoeuvre sur voie 1</u>**
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 en précisant le point à ne pas dépasser. Il donne son accord verbalement après avoir effectué la fermeture de la voie 1 Apach-Perl (voir article 56).

CHAPITRE VIII Entretien préventif et curatif des installations fixes et travaux sur ces installations

Article 81. 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 Netz et le COGC Nancy au plus tard 7 semaines avant le début des travaux. Ils déterminent à cette occasion la nature des travaux, les conséquences sur a circulation des trains, les 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 concerte 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 71 et 72.

7. En dehors des travaux programmés, une seule opération peut être autorisée par voie sur la section frontière.

Article 82. Travaux sur la voie Apach – Perl (voie 1)

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 Netz AG, sur le territoire allemand (de la frontière étatique km 159,512 DB/km 22,168 RFF SNCF jusqu'au signal F de la gare de Perl), les mesures suivantes sont applicables :

Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de DB Netz AG s'adresse à l'AC de Perl.
⇩
L'AC de Perl demande l'accord à l'AC d'Apach Poste 2.
⇩
L'AC du Poste 2 d'Apach prend les mesures de protection nécessaires (fermeture de voie selon article 56) et transmet ensuite son accord pour les travaux à l'AC de Perl.
⇩
L'AC de Perl avise l'agent d'entretien de l'accord pour les travaux.
⇩
A la fin des travaux, l'agent d'entretien renseigne l'AC de Perl.
⇩
L'AC de Perl avise l'AC d'Apach Poste 2 de la fin des travaux et que la voie est praticable.
⇩
Après avoir reçu cet avis, l'AC d'Apach Poste 2 lève les mesures de sécurité (levée de fermeture de voie selon article 56).

Article 83. Travaux sur la voie de sens Perl - Apach (voie 2)

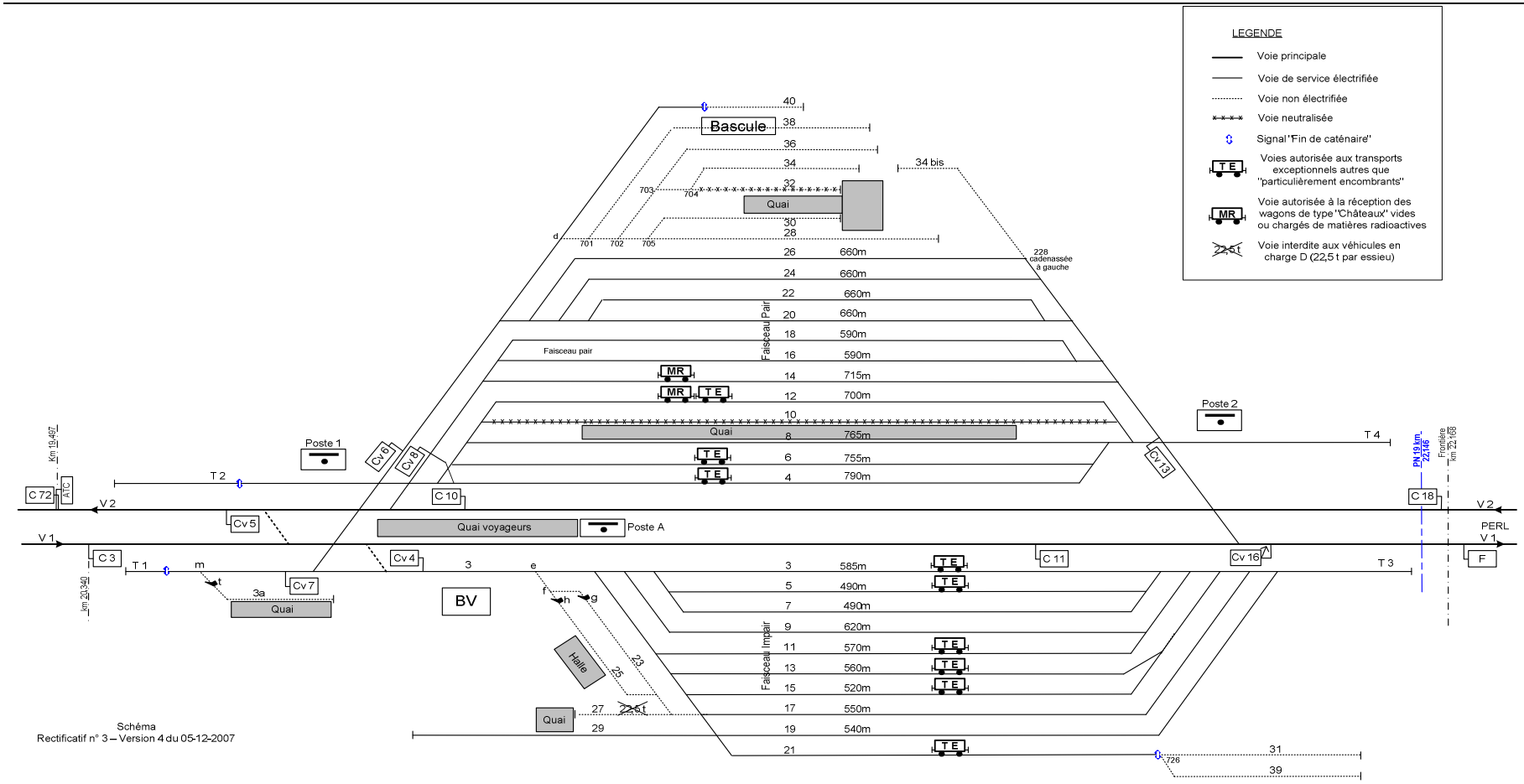
L'AC de Perl est seul qualifié pour assurer la protection (fermeture de voie) de travaux à réaliser sur la voie Perl – Apach (voie 2).
Dans le cas de travaux réalisés par la SNCF sur le territoire français (de la frontière étatique jusqu'au C18 d'Apach), les mesures suivantes sont applicables :

Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de la SNCF s'adresse à l'AC du Poste 2 d'Apach.
⇩
L'AC du Poste 2 demande l'accord à l'AC de Perl.
⇩
L'AC de Perl prend les mesures de protection nécessaires (fermeture de voie selon article 56) et transmet ensuite son accord pour les travaux à l'AC d'Apach Poste 2.
⇩
L'AC d'Apach Poste 2 avise l'agent d'entretien de l'accord pour les travaux.
⇩
A la fin des travaux, l'agent d'entretien renseigne l'AC d'Apach Poste 2.
⇩
L'AC d'Apach Poste 2 avise l'AC de Perl de la fin des travaux et que la voie est praticable.
⇩
Après avoir reçu cet avis, l'AC de Perl lève les mesures de sécurité (levée de fermeture de voie selon article 56).

ANNEXE 1

PLAN DE LA GARE D'APACH

Lageplan des Bahnhofs Apach

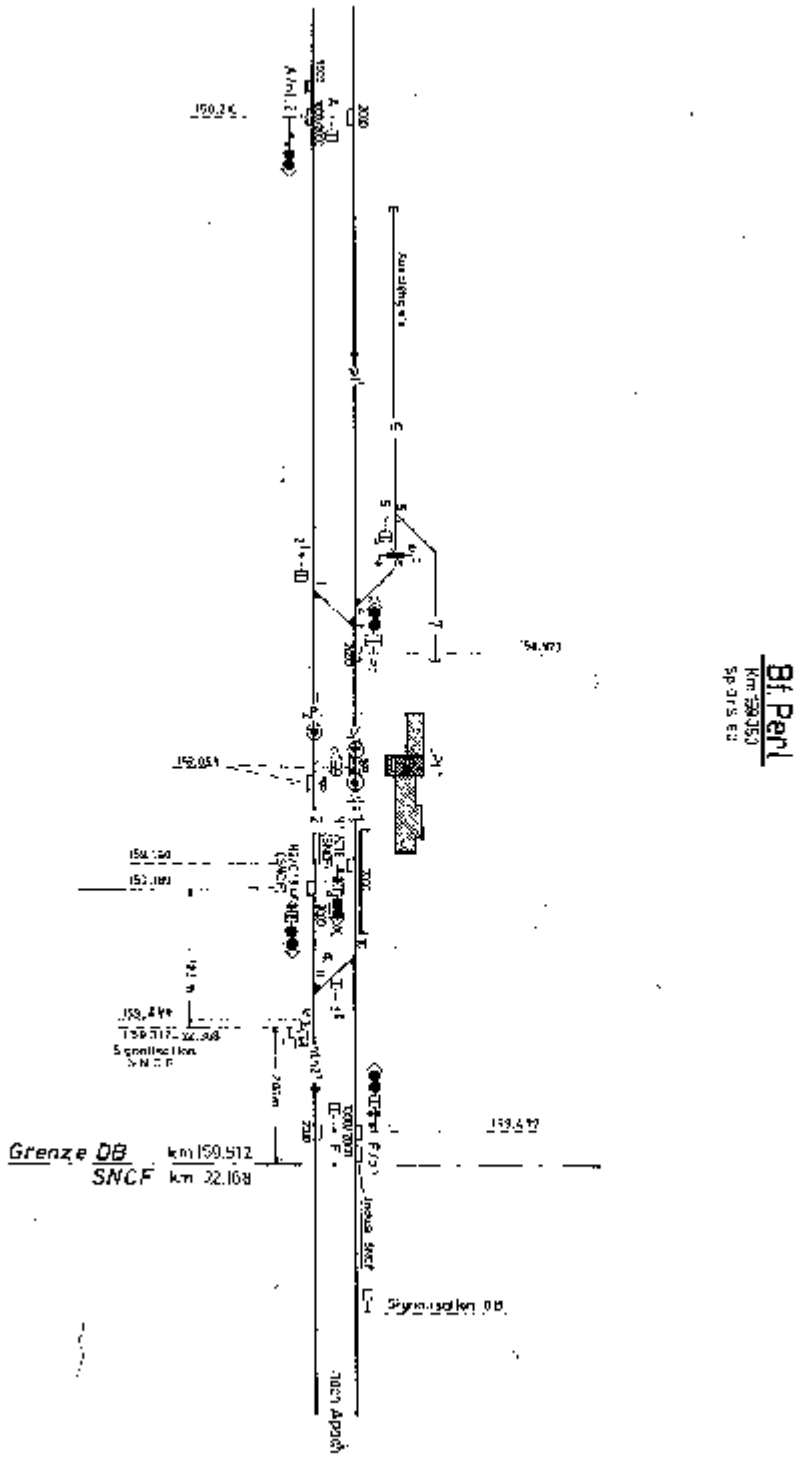

LEGENDE
Voie principale
Voie de service électrifiée
Voie non électrifiée
Voie neutralisée
Signal "Fin de caténaire"
Voies autorisée aux transports exceptionnels autres que "particulièrement encombrants"
Voie autorisée à la réception des wagons de type "Châteaux" vides ou chargés de matières radioactives
Voie interdite aux véhicules en charge D (22,5 t par essieu)
Bascule
Quai
34 bis
228 cadenassée à gauche
Faisceau Pair
Faisceau pair
Poste 1
Poste 2
Quai voyageurs
Poste A
BV
Halle
Faisceau Impair
C 72
ATC
C 3
C 10
C 11
C 18
Cv 4
Cv 5
Cv 6
Cv 7
Cv 13
Cv 16
PN 19 km 22,146
Frontière km 22,168
PERL
F
V 1
V 2
T 1
T 2
T 3
T 4
Schéma
Rectificatif n° 3 – Version 4 du 05-12-2007

ANNEXE 2

Anlage 2

PLAN DE LA GARE DE PERL

Lageplan des Bahnhofs Perl


Bf. Perl
Grenze DB
SNCF
km 150.512
km 22.168

ANNEXE 3 a

ORDRE BILINGUE (Allemand/Français)

ZWEISPRACHIGER BEFEHL (Deutsch/Französisch)

Vordruck ... von ... *Imprimé(s) ... / ...*

Befehle
Ordres
1 - 14

Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt Kl – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt .....
Conducteur du train / de la circulation en voie jermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manoeuvre.

Standort: ..... (km / Signal / Weiche) in Rgl/Ggl/Gl ..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)
Lieu (km / signal / aiguille) *voie* (numéro, poste / entre le poste et le poste)

1 **Sie dürfen – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren**
Vous pouvez - *entrer en gare / entrer dans le secteur circulation / circuler au-delà de la bif / jonction*

1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

2 **Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in**
Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du

Signal usw. *signal etc.*	**Bezeichnung / km** *désignation / km*	**Bf** *gare*, **Bft** *secteur circulation*, **Abzw** *bif*, **Üst** *jonction*, **Bk** *poste de block*, **Dkst** *point de protection*

2.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

3 **Sie dürfen aus dem Bf/Bft** ..... **ausfahren.**
Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation

3.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

4 **Sie fahren auf dem Gegengleis von** ..... **bis** .....
Vous circulez en sens inverse du sens normalement utilisé de *jusqu'à*

5 **Sie** – fahren / schieben nach – **von** .....
Vous - circulez / poussez – de

in Richtung ..... **bis** ..... **und kehren zurück.**
en direction de *jusqu'à* *et revenez à la gare en arrière.*

5.1 Hinfahrt auf Regelgleis. Rückfahrt auf Gegengleis
À l'aller : en sens normal. Au retour : en sens inverse du sens normalement utilisé.

5.2 Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis
À l'aller : en sens inverse du sens normalement utilisé. Au retour : en sens normal.

8 **Sie müssen** – zwischen Zmst ..... und Zmst .....
Vous devez vous arrêter entre le poste de *et le poste de*

– im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... **halten vor BÜ** in km .....
– en gare / secteur circulation / bif / jonction de *avant le PN au km*

/ km ..... / km ..... / km ..... / km ..... / km .....
Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.
Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.

10 **Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart** .....
Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS

10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.
Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.

11 **Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.**
Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée.
Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.

12 **Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:**
Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :

km/h *km/h*	**auf Sicht** *marche à vue*	**im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst** *En / entre gare / secteur circulation / bif / jonction*	**und Bf / Bft / Abzw / Üst** *et gare / secteur circulation / bif / jonction*	**in / von km / Sig** *du km / signal*	**bis km / Sig** *au km / signal*	**Grund Nr.** *motif n°*
	auf Sicht					
	auf Sicht					
	auf Sicht					

12.1 Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an .....
Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à

12.2 Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat.
Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.

12.3 Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an .....
Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à

12.4 PZB – am ..... sig ..... – in km ..... – ständig wirksam / unwirksam.
Balise PZB - du signal *- au km* *- constamment active / inactive.*

	12.6	*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. *Seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.*
	12.7	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1. *Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.*
	13	**Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen ..... und ..... entbunden.** *Vous êtes dispensé de marcher à vue entre ..... et .....*
	14	....

Übermittlungscode (numéro de transmission): .....

..... , ... , ...
(Ort - *lieu*) (Datum - *date*) (Uhr - *heure*) (Minuten - *minutes*)

.....
(Fahrdienstleiter - *agent circulation*)

..... , erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) - *reçu (nom, fonction)*

bei mdl. Übermittlung *(en cas de transmission téléphonique)* :
☐ *Zr (RST)* / ☐ andere *(autre)* .....

Grund Nr. *motif n°*	Anlass für Befehl 12 *motifs de l'ordre 12*	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 *ordre 12, colonne 1 ou 2*
Gleisbelegung, Zugfolge / *occupation de la voie, succession des trains*		
1	Gleis kann besetzt sein / *la voie peut être occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
2	Fahrzeuge im Gleis / *voie occupée*	auf Sicht / *marche à vue*
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs / *Circulations engagées sur voie fermée*	auf Sicht / *marche à vue*
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / *réception sur voie en impasse*	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / *réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse particulièrement courte*	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg / *pas de distance de glissement*	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / *dérangement des communications entre postes d'annonce*	auf Sicht / *marche à vue*
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit / *période de fermeture à la circulation*	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren / *train de voyageurs circule exceptionnellement sur une voie réservée aux trains de fret*	40 km/h
Bahnübergänge, Spurrillen / *PN, gouttières des voies*		
10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert / *PN insuffisamment protégés*	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / *ornières verglacées et enneigés*	30 km/h
Arbeiten, La / *travaux, LTV*		
20	Bauarbeiten - *Travaux*	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gleis / *portion de voie fermée impraticable*	auf Sicht / *marche à vue*
22	Zustand nach Bauarbeiten / *Constat de l'infrastructure après travaux*	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt / *personnel du chantier non avisé*	auf Sicht / *marche à vue*
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La / *réduction de la vitesse inférieure à celle reprise au « La »*	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis / *agents présents dans la voie fermée*	20 km/h und auf Sicht
Mängel an Bahnanlagen / *défauts aux installations*		
30	Mängel am Oberbau / *défaut de la voie*	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) *présomption d'avarie caténaire (également sur voie voisine)*	auf Sicht / *marche à vue*
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) *présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)*	auf Sicht / *marche à vue*
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel / *présomption de stalactite dans le tunnel*	auf Sicht / *marche à vue*
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört / *équipement PZB au sol en dérangement*	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen *enclenchement aiguille / signal en dérangement*	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert *aiguille immobilisée manuellement sans cadenassage.*	5 km/h
37	HOA / FBOA gestört - *DBC / Détecteur de frein(s) serré(s) en dérangement*	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich *Information des voyageurs à quai impossible*	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert *Voyageurs non informés du changement du quai.*	auf Sicht / *marche à vue*
Besonderheiten am Zug / *particularités au train*		
40	Engstelle für Lü-Sendungen / *gabarit réduit pour transports exceptionnels*	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen *Armement de la voie insuffisant pour véhicules à charge D*	*)
42	Spitzensignal unvollständig / *signalisation d'avant incomplète*	40 km/h
43	Windwarnung / *avis de vents forts*	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / *Vitesse limite autorisée variable*

ANNEXE 3 b

BULLETINS C (bilingue) de la SNCF

Bulletins C (zweisprachig)SNCF Bulletin C SNCF

(Befehl **C** *SNCF*)

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 :

…….....

……...

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

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

RESERVE

BLEIBT - FREI

ANNEXE 5

ANLAGE 5

RESERVE

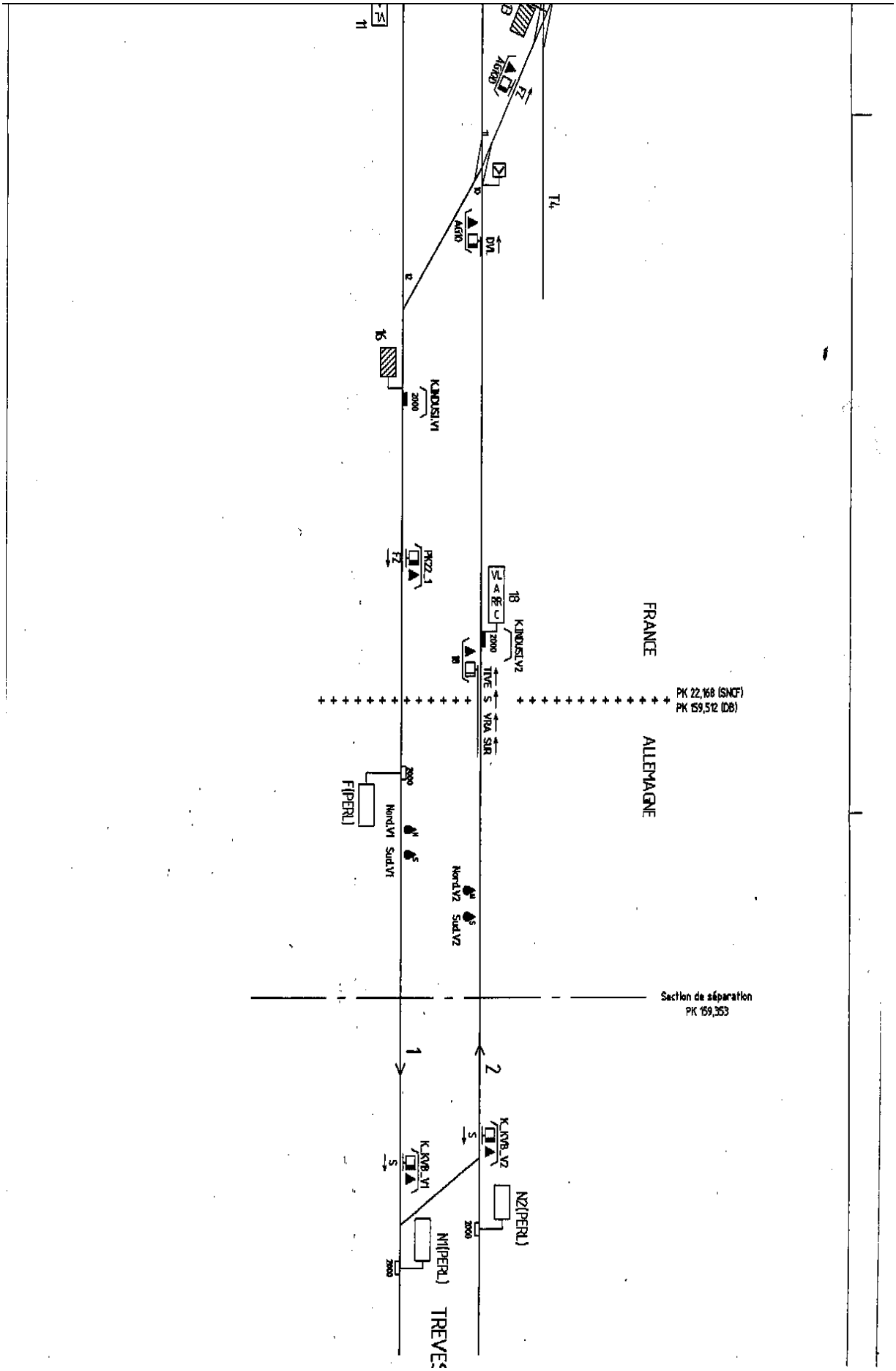
BLEIBT - FREI

ANNEXE 6

ANLAGE 6

SCHEMA DE KVB / PZB

SYSTEMWECHSEL KVB / PZB


FRANCE
ALLEMAGNE
PK 22,168 (SNCF)
PK 159,512 (DB)
Section de séparation
PK 159,353
TREVES
F(PERL)
N1(PERL)
N2(PERL)
T4
T1
T2
T3
1B
2000
DVL
FZ
TEVE
VRA
SLR
Nord.V1
Sud.V1
Nord.V2
Sud.V2
K_KV8_V1
K_KV8_V2
KJNOUSL.V1
KJNOUSL.V2
PKZZ_1
AG00
AG10
1
2

ANNEXE 7

Anlage 7

Dispositions particulières concernant l'utilisation du GSM-R D par l'AC du Poste 2 de Apach.	Regelung über die Nutzung von GSM-R D durch den Fdl Poste 2 Apach
Article 1 : Généralités L'Etablissement Infrastructure Circulation Lorraine et l´Etablissement de la DB Netz AG, Regionalbereich Mitte Produktionsdurchführung Koblenz, conviennent de la mise à disposition de l´agent circulation (AC) du Poste 2 de Apach par DB Netz 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. L'appareil doit être utilisé par l'AC pour: - communiquer avec les trains sur la partie allemande de la section frontière en cas de danger pour transmettre un message d'alerte. 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.	**Abschnitt 1: Allgemeines** Die Etablissement Infrastructure Circulation Lothringen der SNCF und die DB Netz AG, Regionalbereich MItte Produktionsdurchführung Koblenz, vereinbaren, dass die DB Netz 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. Das Gerät ist vom Fdl zu nutzen für: - für die Verständigung mit den Zügen auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke im Gefahrenfall zur Abgabe eines Nothaltauftrages. Das Gerät dient außerdem der Unterrichtung des Fdl Apach Poste 2 über einen ausgelösten Notruf im Netz GSM-R D.
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 :	**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:

„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Apach und Perl sofort anhalten.
Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Apach und Perl sofort anhalten! Hier Fahrdienstleiter Apach Poste 2."

[Traduction pour information:

«Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Apach et Perl.
Je répète: Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Apach et Perl.
Ici AC Apach Poste 2»]

ou lorsque le danger n'impose l'arrêt que d'un seul train :

oder wenn nur ein Zug angehalten werden soll:

„Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten.
Ich wiederhole: Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten!
Hier Fahrdienstleiter Apach Poste 2. "

[Traduction pour information :
« Danger, arrêt immédiat du train n°… .
Je répète: Danger, arrêt immédiat du train n° …. Ici AC de Apach Poste 2»]

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:

„…und Oberleitung auf der Grenzstrecke Apach - Perl ausschalten."

[Traduction pour information :
« …et coupure d'urgence sur la section frontière Apach – Perl»]

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 triffen 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 Netz 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 Netz, 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 Netz, 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. 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 Ptockl, Tel. +49 (0) 69 265 19005, Mail: Thomas.Ptockl @deutschebahn.com.	**Abschnitt 4: Aufzeichnung der Gespräche** Alle Gespräche über GSM-R werden digital bei der DB Netz AG aufgezeichnet. 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 Ptockl, Tel. +49 (0) 69 265 19005, Mail: Thomas.Ptockl @deutschebahn.com.
Article 5: Notice d'utilisation du GSM-R D DB Netz 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.	**Abschnitt 5: Bedienungsanleitung für GSM-R D** DB Netz 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.
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:

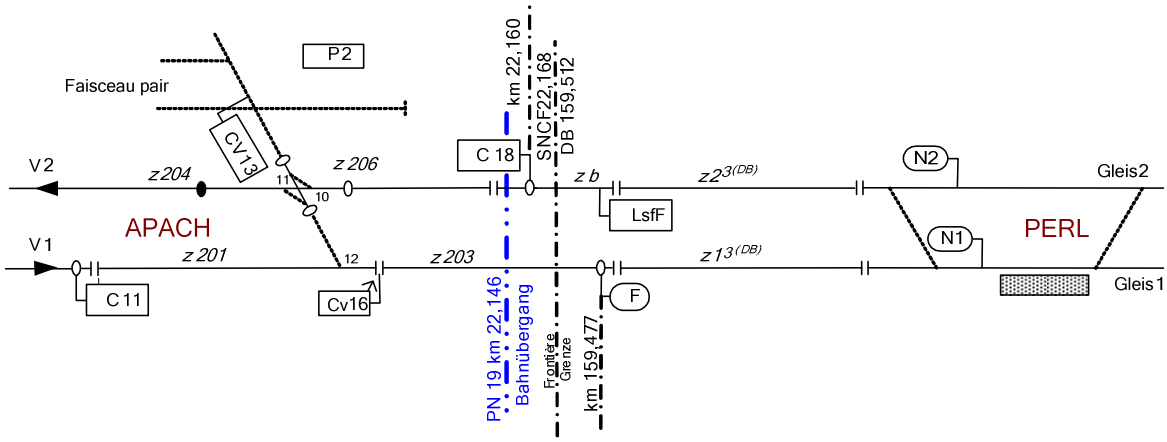
„Achtung Probedurchsage! Hier Fahrdienstleiter …, Triebfahrzeugführer .... (Zugnummer) bitte Empfang der Durchsage bestätigen.“

[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 2 n’a pas de mesures à prendre.	Durch den Fdl Poste 2 sind bei Empfang eines solchen Proberufs keine Maßnahmen zu treffen.
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).	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).

Annexe 8

Anlage 8

Schéma de la section frontière

Skizze der Grenzstrecke