

 <p>Direction de la Circulation Ferroviaire EIC Lorraine 14, Viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex</p>	 <p>Direction des Opérations 92, Avenue de France F-75648 Paris Cedex 13</p>	 <p>DB Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken</p>
---	---	---

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

Sarreguemines – Hanweiler-Bad Rilchingen

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

Sarreguemines – Hanweiler-Bad Rilchingen

Gültig ab 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		
2	Nachbau KVB	16.10.2024		

Rectificatifs

Version	Date
1 Version 2	13.12.2015
2 Version 3	16.10.2024

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

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

Réseau Ferré de France
(RFF)
Direction des Opérations
92, Avenue de France
F-75648 Paris Cedex 13

Saarbrücken, den 21.06.13

Nancy, le 16.05.13

Paris, le 12.06.13

gez. i.V. Herrmann

gez. Frédéric Horny

gez.

gez. i.A. Königstein

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	18
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	26
Article 56 – Dérangement total des moyens de communication entre les AC	62
Abschnitt 57 – Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz	26
Article 57 – Dérangement des installations de sécurité ou de radio embarquées	62
Abschnitt 58 – Rückmelden	27
Article 58 – Avis d'arrivée	62
Abschnitt 59 – Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke	27
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 Ausfahrtsignal 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“ bleibt frei 85 réservé Tableau „Succession des trains“	
6	GSM-R	86
7	Glossar Glossaire	89

Zur Stellungnahme
25.07.2024 - 26.08.2024

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 Rülchingen (im Folgenden als Hanweiler bezeichnet).

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

- durch die SNCF (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) Die Betriebssprache zwischen EIU und EVU ist die Landessprache des jeweiligen Grenzstreckenabschnitts.

Die Zugpersonale müssen der fremden Sprache so weit mächtig sein, dass sie in der Lage sind, sich im notwendigen Umfang ihrer Tätigkeiten mit den Personalen des EIU verständigen zu können. Die Zugpersonale der Züge von oder nach Deutschland, die in Sarreguemines enden oder beginnen, dürfen vorübergehend die deutsche Sprache anwenden. Ansonsten wird im Bahnhof Sarreguemines Französisch gesprochen.

- (4) Gespräche zwischen dem Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) 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.
- (4) Eine Eisenbahnbrücke befindet sich auf dem Grenzabschnitt und überquert die in der Gemeinde Sarreguemines gelegene Rue de France und den Fluss Saar. Die Staatsgrenze befindet sich auf der Brücke. Wenn eine Kollision an einem Pfeiler gemeldet wird, müssen die in Abschnitt 53 (Gefährliche Ereignisse) vorgesehenen Notfallmaßnahmen durchgeführt werden.

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

- [K.KVB Richtung Frankreich - Deutschland](#)
- [K.INDUSI Richtung Deutschland - Frankreich.](#)

Die Umschaltpunkte sind in Anlage 2 dargestellt.

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

Die Signale ~~C 7~~, C 20 und C 28 ~~des Bf Sarreguemes~~ sind nur mit dem ~~PZB-System~~ (INDUSI~~DB~~) ausgestattet.

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

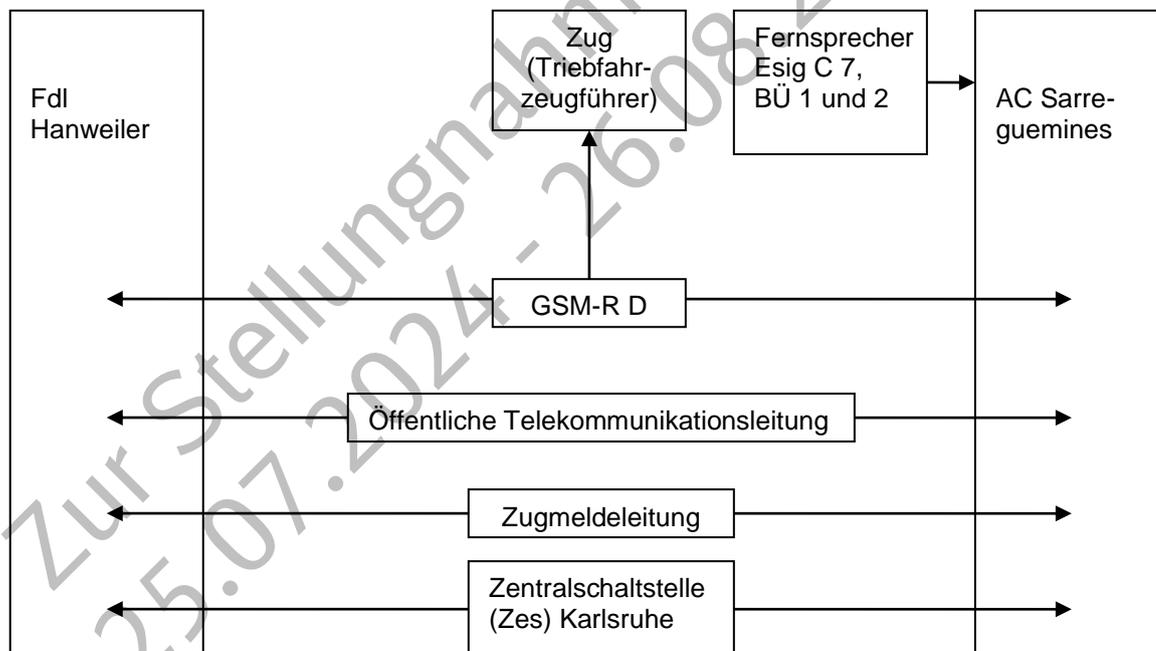
[Bei einer Störung einer KVB-Balise benachrichtigt der Tf den Fdl Sarreguemes, der das im Dokument mit dem Titel "Traitement et suivi des défaillances du KVB" \(Behandlung und Verfolgung von KVB-Störungen\) vorgesehene Verfahren anwendet.](#)

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 Sarreguemes 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 Ausfahrtsignalen Sarreguemines (Carré-Signale 22, 24, 28 und Carré violet 20) bis zum Einfahrtsignal F Hanweiler
- Selbstblock der DB in Richtung Hanweiler – Sarreguemines vom Ausfahrtsignal N 1 Hanweiler bis zum Einfahrtsignal C 7 Sarreguemines

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 EI 6 der DB aufgestellt (siehe Abbildung). Diese sind von der Stellung der Weichen abhängig.



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

- (5) Der Betrieb und die Unterhaltung der Oberleitungsanlagen auf der Grenzstrecke sind in der Unterlage IN 60476 Version 2 des EIC 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 Fahrrichtung 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 Sarreguemes 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.

Melden Sie Ihre Feststellungen an den Fdl Sarreguemes.

Vor Weiterfahrt geben Sie Zp 1.“

Der Fdl Sarreguemes 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

* in der Fahrtrichtung Hanweiler – Sarreguemes
 * ~~– für BÜ 1 von km 1,041 bis 0,641~~
 * ~~– für BÜ 2 von km 16,759 (DB) bis 0,817~~
 * vom Signal 1,2 km 16,691 (DB) bis km 0,641 (SNCF)
 *

B 1 ~~2~~ * in der Fahrtrichtung Sarreguemes – Hanweiler

* ~~– für BÜ 1 von km 0,241 bis 0,641~~
 * ~~– für BÜ 2 von km 0,417 bis 0,817~~
 * vom Signal f km 0,286 bis km 0,817

B 1 * **und Befehl 12.2.**

* (3) Wenn der Fdl Hanweiler Zugfahrten in Richtung Sarreguemes ohne Hauptsignal zulässt, muss dem Zug Befehl 12, Grund Nr. 10 erteilt werden mit der Weisung, von Hanweiler bis Sarreguemes mit höchstens 20 km/h zu fahren. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass die Annäherungszeit für die BÜ 1 und 2 ausreichend ist.
 B 1 *
 *

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:

B 1 *

**„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:
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:

B 1 *

**„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines:
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:

B 1 *

**„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:
Befehl 12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ...“**

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem und französischem GebietFahrtrichtung 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:

B 1 * „Fdl ... an Fdl ...:
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.

Zur Stellungnahme
25.07.2024 - 26.08.2024

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 Sarreguemes 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 Sarreguemes 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.

Zur Stellungnahme
25.07.2024 - 26.08.2024

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 – Schlussignale an Zügen

Zwischen Sarreguemines und Hanweiler (und Gegenrichtung) gelten als Tag- und Nachtzeichen folgende Zugschlussignale:

- zwei rote Lichter
oder
- zwei Schlusslaternen (nachts beleuchtet)

Verantwortlich für die Zugschlussignale 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 Fdl Sarreguemes 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.

Zur Stellungnahme
25.07.2024 - 26.08.2024

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) Grundsätze

Anbieten, Annehmen und Abmelden wird zwischen dem Fdl Sarreguemines und dem Fdl Hanweiler durchgeführt.

(2) Anbieten, Annehmen

- 2.1. Die Züge beider Fahrrichtungen sind bis zu 5 Minuten vor der planmäßigen Ab- oder Durchfahrzeit anzubieten und anzunehmen.
- 2.2. Ein Zug darf von einem Fdl erst angeboten werden, wenn:
 - der letzte vorausgefahrte Zug auf dem Nachbarbahnhof angekommen ist,
 - der zuletzt angenommene Zug im eigenen Bahnhof angekommen ist.

2.3. Angeboten wird der Zug mit den Worten:

„**Zugmeldung: Wird Zug (Nummer) angenommen?**“

2.4. Angenommen wird der Zug mit den Worten:

„**Zug (Nummer) ja**“

(3) Abmelden

Die Züge beider Fahrrichtungen sind bis zu fünf Minuten vor der planmäßigen Ab- oder Durchfahrzeit 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 eingereichten Zuges)
- **Zug** (Nummer des Zuges, der nach dem neu eingereichten Zug fährt)“

Die Fdl weisen diese Änderungen in den jeweiligen Unterlagen nach (Spalte „Bemerkungen“ im Zugmeldebuch des Fdl Sarreguemes).

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 Sarreguemes müssen den Tf der Züge Richtung Hanweiler ausgehändigt werden.

Abweichend davon darf der Fdl Sarreguemes 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 Sarreguemes zu melden. Die Meldung ist einzuleiten mit den Worten:

„Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!“

(3) Die Fdl Hanweiler und Sarreguemes 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 Sarreguemes sofort anhalten!
Ich wiederhole:
Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Hanweiler und Sarreguemes sofort anhalten!
Hier Fahrdienstleiter Sarreguemes / Hanweiler / BZ Karlsruhe.“**

**« Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Hanweiler et Sarreguemes.
Je répète: Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Hanweiler et Sarreguemes.
Ici AC de Sarreguemes / Hanweiler / BZ Karlsruhe. »**

(4) Der Fdl Hanweiler verständigt die Notfalleitstelle in Karlsruhe.
Der Fdl Sarreguemes verständigt das COGC Lorraine.

- (5) Die Fdl Hanweiler und Sarreguemes 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 Sarreguemes (Öffnen des Schalters X3), den Fdl Hanweiler oder die Zes Karlsruhe durchgeführt werden. Die Hinweise zur Handhabung des Schalters X3 sind in der Unterlage EIC LOR IN60476 enthalten. Derjenige, der die Ausschaltung durchführt, verständigt die anderen Beteiligten.

B 1 *

Abschnitt 54 – Hilfeleistung

1) Anforderung von Hilfe

Regelungen für Tf	Regelungen für Fdl
<p>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 <u>bzw. generell an den Fdl Hanweiler, wenn es sich um einen Saarbahn-Zug handelt.</u></p> <p>Der Tf darf nun ohne die Zustimmung des Fdl, bei dem er Hilfe angefordert hat, nicht mehr weiterfahren oder den Zug schieben lassen.</p>	<p>Der Fdl, der die Anforderung von Hilfe entgegen nimmt, verständigt den Nachbar-Fdl. Das Gleis wird vom Fdl Sarreguemes 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.</p>

Wenn ein Fahrzeug der Saarbahn liegen bleibt, ist zunächst zu versuchen, den liegengebliebenen Zug mithilfe einer anderen Saarbahn zu schieben oder abzuschleppen. Ist dies nicht möglich, muss eine Hilfslok mit einer besonderen Hilfskupplung verwendet werden. Die Abschleppgeschwindigkeit beträgt dabei maximal 20 km/h.

Zuführen der Hilfeleistung aus Richtung Sarreguemines

a) Zuführung der Hilfeleistung von vorne

Fdl Sarreguemines		Fdl Hanweiler
↓		
Erkundigt sich beim Fdl Hanweiler, welcher Zug zuletzt vor dem liegengeliebenen Zug abgelassen worden ist: „Welcher Zug ist der letzte Zug, der vor dem liegengeliebenen 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 liegengeliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde.“
↓		
Bittet den Fdl Hanweiler um Zustimmung, dass das Hilfs-Tfz abgelassen werden darf. „Wird Sperrfahrt ... angenommen?“	→	Erhält die Anfrage des Fdl Sarreguemines
		↓
Erhält die Zustimmung des Fdl Hanweiler.	←	Gibt dem Fdl Sarreguemines die Zustimmung, das Hilfs-Tfz abzulassen: „Sperrfahrt ... ja.“
↓		
Erteilt dem Triebfahrzeugführer der Sperrfahrt einen zweisprachigen DB-Befehl 14: „Fahren Sie bis zum liegengeliebenen 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 Ausfahrtsignal.		
↓		
Hebt vorübergehend die Maßnahmen der Gleissperrung auf Erteilt dem Hilfs-Tfz die Zustimmung zur Abfahrt Ergreift wieder die Maßnahmen für die Gleissperrung nach Abfahrt des Hilfs-Tfz		

B 1 *

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.“
↓		
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 Ausfahrtsignal.		
↓		
Hebt vorübergehend die Maßnahmen der Gleissperrung auf Erteilt dem Hilfs-Tfz die Zustimmung zur Abfahrt Ergreift wieder die Maßnahmen für die Gleissperrung nach Abfahrt des Hilfs-Tfz		

|
B 1 *

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 FdI 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

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 Ausfahrtsignale in Sarreguemines nicht selbsttätig in die Fahrtstellung kommen.

Der Fdl Sarreguemines bittet den Fdl Hanweiler, ihm mittels einer Rückmeldung zu bestätigen, dass der zuletzt von Sarreguemines abgelassene Zug in Hanweiler angekommen ist und verwendet dafür folgenden Wortlaut:

„Geben Sie eine Rückmeldung für den letzten Zug, der in Richtung Hanweiler abgelassen wurde.“

Der Fdl Hanweiler antwortet mit folgendem Wortlaut:
„Zug (Nr.) in Hanweiler angekommen.“

Der Fdl Sarreguemines weist die Gespräche im „carnet d'enregistrement des dépêches“ nach.

Der Fdl Sarreguemines erteilt dem folgenden Zug Richtung Hanweiler die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Ausfahrtsignal (zweisprachiges Bulletin C-Ba, durch welches Fahren auf Sicht mit höchstens 30 km/h bis zum Esig F Hanweiler vorgeschrieben wird).

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) Der Fdl Hanweiler stellt die Störung fest:

Fdl Hanweiler	Fdl Sarreguemines
↓	
<p>Führt die in seinen jeweiligen Regelwerken vorgesehenen Maßnahmen (Merkhinweise, Sperren...) durch. Für die Einführung der Räumungsprüfung auf Zeit verwendet er im Austausch mit dem Fdl Sarreguemines die folgenden Wortlaute:</p> <p>„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines: Letzter Zug von Sarreguemines ist Zug (Nr.) um ... Uhr... (Min). Letzter Zug nach Sarreguemines ist Zug (Nr.) um ... Uhr... (Min). Kann Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden?“</p>	<p>Erhält die Anfrage für die Einführung der Räumungsprüfung auf Zeit.</p> <p>Überprüft, ob der letzte in Richtung Hanweiler abgelassene Zug und der letzte aus Richtung Hanweiler angekommene Zug den vom Fdl Hanweiler angegebenen Zügen entsprechen.</p> <p style="text-align: center;">→</p>
	↓
<p>Erhält die Zustimmung des Fdl Sarreguemines.</p>	<p>Erlaubt dem Fdl Hanweiler, die Räumungsprüfung auf Zeit einzuführen mit dem Wortlaut:</p> <p>„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.“</p> <p style="text-align: center;">←</p>
Durchführung der Zugfahrten bei Räumungsprüfung auf Zeit	
<p>Für jeden Zug muss der jeweilige Fdl in seinen Unterlagen nachprüfen, ob die eingleisige Strecke frei ist und ob er keinen Zug der Gegenrichtung angenommen hat.</p> <p>Die Züge sind wie im Regelbetrieb anzubieten, anzunehmen und abzumelden.</p> <p>Wenn der Zug die eingleisige Strecke vollständig geräumt hat und sich unter Deckung des Einfahrsignals des Ankunftsbahnhofs befindet, gibt der Fdl dieses Bahnhofs dem Fdl des Abgangsbahnhofs die Rückmeldung mit folgendem Wortlaut:</p> <p>„Zugmeldung, Zug (Nr.) in ... (Hanweiler/Sarreguemines).“</p> <p>Die Fdl weisen die Uhrzeit der Rückmeldung in ihren Zugmeldebüchern nach.</p>	

2) Der Fdl Sarreguemes stellt die Störung fest

Fdl Sarreguemes	Fdl Hanweiler
↓	
<p>Bringt am AuVUS einen Merkhinweis an.</p> <p>Für die Einführung der Räumungsprüfung auf Zeit verwendet er im Austausch mit dem Fdl Hanweiler die folgenden Wortlaute:</p> <p>„Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Letzter Zug von Hanweiler ist Zug (Nr.) um ... Uhr... (Min).</p> <p>Letzter Zug nach Hanweiler ist Zug (Nr.) um ... Uhr... (Min).</p> <p>Kann Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden?“</p>	<p>Erhält die Anfrage für die Einführung der Räumungsprüfung auf Zeit.</p> <p>Überprüft, ob der letzte in Richtung Sarreguemes abgelassene Zug und der letzte aus Richtung Sarreguemes angekommene Zug den vom Fdl Sarreguemes angegebenen Zügen entsprechen.</p> <p style="text-align: center;">→</p>
	↓
<p>Erhält die Zustimmung des Fdl Hanweiler.</p>	<p>Erlaubt dem Fdl Sarreguemes, die Räumungsprüfung auf Zeit einzuführen mit dem Wortlaut:</p> <p>„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemes: Letzter nach Sarreguemes abgelassener Zug ist Zug (Nr.) um ... Uhr ... (Min).</p> <p>Letzter aus Sarreguemes angekommener Zug ist Zug (Nr.) um ... Uhr ... (Min).</p> <p>Räumungsprüfung auf Zeit kann eingeführt werden.“</p> <p style="text-align: center;">←</p>
Durchführung der Zugfahrten bei Räumungsprüfung auf Zeit	
<p>Für jeden Zug muss der jeweilige Fdl in seinen Unterlagen nachprüfen, ob die eingleisige Strecke frei ist und ob er keinen Zug der Gegenrichtung angenommen hat.</p> <p>Die Züge sind wie im Regelbetrieb anzubieten, anzunehmen und abzumelden.</p> <p>Wenn der Zug die eingleisige Strecke vollständig geräumt hat und sich unter Deckung des Einfahrsignals des Ankunftsbahnhofs befindet, gibt der Fdl dieses Bahnhofs dem Fdl des Abgangsbahnhofs die Rückmeldung mit folgendem Wortlaut:</p> <p>„Zugmeldung, Zug (Nr.) in ... (Hanweiler/Sarreguemes).“</p> <p>Die Fdl weisen die Uhrzeit der Rückmeldung in ihren Zugmeldebüchern nach.</p>	

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 Sarreguemes in beliebiger Fahrtrichtung befahren hat (Kontrollzug) und anschließend die blockelektrische Erlaubnis zweimal störungsfrei von Hand gewechselt werden konnte.

Der Kontrollzug muss auf Hauptsignal in den Zugfolgeabschnitt auf der Grenzstrecke eingefahren sein und ihn bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

Die Mitteilung über die Aufhebung der Räumungsprüfung auf Zeit ist mit folgendem Wortlaut zu geben:

**„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemes:
Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Hanweiler – Sarreguemes aufgehoben
um ... Uhr ... (Min).“**

oder

**„Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler:
Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Sarreguemes – Hanweiler aufgehoben
um ... Uhr ... (Min).“**

Die Fdl weisen die Mitteilung in ihren jeweiligen Unterlagen nach (Fdl Sarreguemes im „carnet d'enregistrement des dépêches“).

Zur Stellungnahme
25.07.2024 - 26.08.2024

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 Ausfahrtsignal 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 Ausfahrtsignal N 1 des Bahnhofs Hanweiler hinaus bis zur Grenze

- (1) Der Fdl Hanweiler verständigt den Fdl Sarreguemines über die Rangierfahrt bis zur Grenze mit folgendem Wortlaut:

„Rangierfahrt über das Signal N 1 hinaus.“

Der Fdl Sarreguemines sperrt das Gleis Sarreguemines – Hanweiler gemäß Abschnitt 55.
- (2) Der Fdl Hanweiler lässt das Rangieren über das Ausfahrtsignal N 1 hinaus zu gemäß den Bestimmungen des deutschen Regelwerks.
- (3) Der Fdl Hanweiler teilt dem Fdl 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
 - Einfahrversignal 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
 - Einfahrversignal 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 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 Sarreguemes 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 Sarreguemes.
↓	↓
Der Fdl Hanweiler trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und vereinbart die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55.	Der Fdl Sarreguemes trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen, holt die Zustimmung des Fdl Hanweiler ein und vereinbart mit ihm die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55.
↓	↓
Der Fdl Sarreguemes trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und teilt dem Fdl Hanweiler die Gleissperrung mit: „Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemes nach Hanweiler gesperrt.“	Der Fdl Sarreguemes teilt dem Fdl Hanweiler die Gleissperrung mit: „Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemes nach Hanweiler gesperrt.“
↓	↓
Der Fdl Hanweiler meldet dem technischen Mitarbeiter von DB Netz die Zustimmung zu den Arbeiten.	Der Fdl Sarreguemes 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 Sarreguemes.
↓	↓
Der Fdl Hanweiler meldet dem Fdl Sarreguemes die Beendigung der Arbeiten mit folgendem Wortlaut: „Arbeiten im Gleis Hanweiler – Sarreguemes beendet.“	Der Fdl Sarreguemes meldet dem Fdl Hanweiler die Beendigung der Arbeiten mit folgendem Wortlaut: „Arbeiten im Gleis Hanweiler – Sarreguemes beendet.“
↓	↓
Der Fdl Sarreguemes hebt die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55 auf: „Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemes nach Hanweiler aufgehoben.“ Die Fdl heben die Sicherungsmaßnahmen auf.	Der Fdl Sarreguemes hebt die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55 auf: „Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemes 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 Sarreguemes zuständig.

Für die Zustimmung zu Arbeiten auf französischem Gebiet ist ausschließlich der Fdl Sarreguemes 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 Sarreguemes 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 Sarreguemes holt die Zustimmung des Fdl Hanweiler ein und vereinbart die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55.	Der Fdl Hanweiler holt die Zustimmung des Fdl Sarreguemes ein und vereinbart die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55.
↓	↓
Der Fdl Hanweiler trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und gibt anschließend dem Fdl Sarreguemes seine Zustimmung zur Gleissperrung.	Der Fdl Sarreguemes trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und teilt dem Fdl Hanweiler die Gleissperrung mit: „Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemes nach Hanweiler gesperrt.“
↓	↓
Der Fdl Sarreguemes teilt dem Fdl Hanweiler die Gleissperrung mit: „Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemes nach Hanweiler gesperrt.“	Der Fdl Hanweiler trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und gibt anschließend dem technischen Mitarbeiter von DB Netz seine Zustimmung zu den Arbeiten.
↓	↓
Der Fdl Sarreguemes 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 Sarreguemes, dass die Arbeiten beendet sind.	Der Fdl Hanweiler meldet dem Fdl Sarreguemes die Beendigung der Arbeiten mit folgendem Wortlaut: „Arbeiten im Gleis Hanweiler – Sarreguemes beendet.“
↓	↓
Der Fdl Sarreguemes hebt die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55 auf: „Sperrung des Gleises von Sarreguemes nach Hanweiler aufgehoben.“ Die Fdl heben die Sicherungsmaßnahmen auf.	Der Fdl Sarreguemes hebt die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55 auf: „Sperrung des Gleises von Sarreguemes 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 Ausfahrtsignal nicht auf Fahrt stellen und das Ersatzsignal nicht bedienen.
Der Fdl Hanweiler darf die Sicherung des Fahrweges nur durch Sperren der Weichenlaufkette und Einzelsperrung der Weichen und Flankenschutzrichtungen durchführen.
- Die Sperrfahrten werden an den Fdl Sarreguemines nicht abgemeldet und die Beendigung wird dem Fdl Sarreguemines nicht mitgeteilt.
- Durch die Meldung über die Beendigung der Arbeiten nach Abschnitt 82 bestätigt der Fdl Hanweiler dem Fdl Sarreguemines, dass alle Sperrfahrten beendet sind.
- Wenn sich nach Beendigung aller Sperrfahrten die Blockeinrichtungen in Hanweiler nicht in Grundstellung befinden, sind die Maßnahmen gem. Abschn. 59.1 zu ergreifen.

(2) Ablassen der Sperrfahrt durch Fdl Sarreguemines

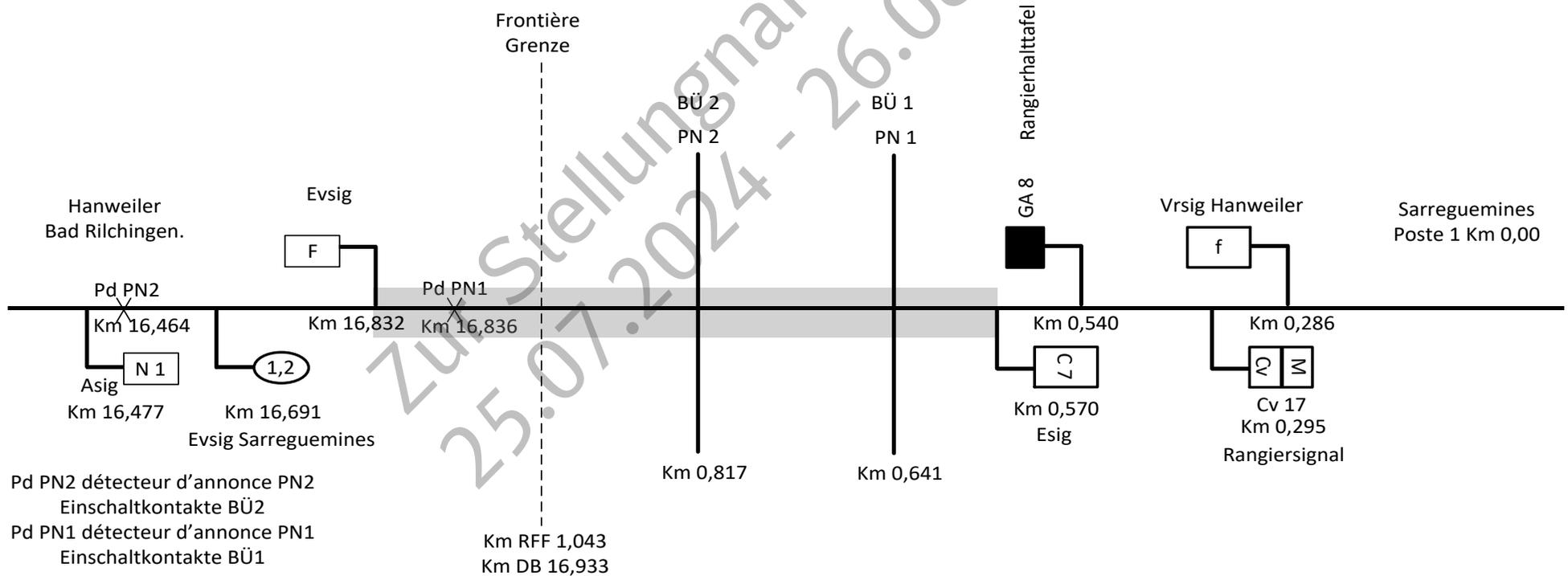
Wenn das Gleis Sarreguemines – Hanweiler gesperrt ist, kann der Fdl Sarreguemines Sperrfahrten zulassen.

Der Fdl Sarreguemines muss die folgenden Regelungen beachten:

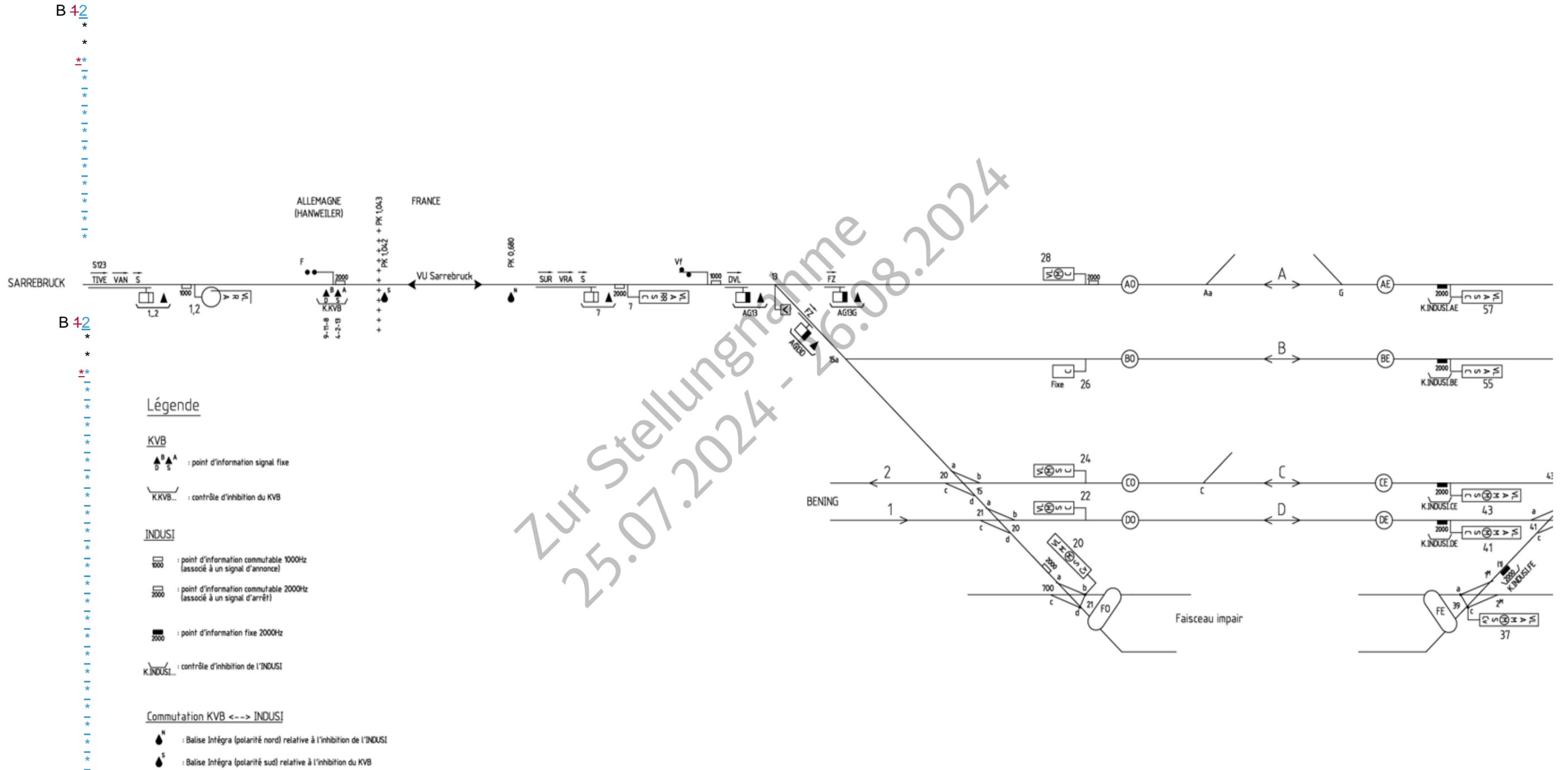
- Der Fdl Sarreguemines führt die Sperrfahrten im Abschnitt Sarreguemines – Staatsgrenze nach den Bestimmungen der SNCF durch.
- Die Sperrfahrten werden an den Fdl Hanweiler nicht abgemeldet und die Beendigung wird dem Fdl Hanweiler nicht mitgeteilt.
- Durch die Meldung über die Beendigung der Arbeiten nach Abschnitt 82 oder 83 bestätigt der Fdl Sarreguemines dem Fdl Hanweiler, dass alle Sperrfahrten beendet sind.

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)

Zur Stellungnahme
25.07.2024 - 26.08.2024

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

Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt 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.

1 - 14 Standort: (km) Signal / Weiche) in Rgl/Ggl/Gl (Gf/Nr.; Betriebsst. / von Betriebsst. nach Betriebsst.) (km / signal / aiguille) voie (numéro, poste / entre le poste et le poste)

Lieu

8 Sie müssen – Zwischen Zmst und Zmst
 Vous devez vous arrêter entre le poste de et le poste de

– im Bf/Bt / auf Abzw/Üst halten vor BÜ in km
 – en gare / secteur circulation / bif / jonction de avant le PN au 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 Führeranzeige 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 à vue	im / auf / zwischen Bf / Bt / Abzw / Üst En / entre, gare / secteur circulation / bif / jonction	und Bf / Bt / 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					
	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.
 S'effacez à l'approche du PN; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la cratassée.

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 / un wirksam.
 Balise PZB – du signal – au km – constamment active / inactive.

1 **Sie dürfen – in den / im Bf / Bt – 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, Bt secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, BK poste de block, Dkst pointée 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/Bt 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
 A l'aller : en sens normal. Au retour : en sens inverse du sens normalement utilisé.

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

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 partiellement 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 / endechement aiguille / signal en dérangement	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert / aiguille immobilisée manuellement sans cadencassage.	5 km/h
37	HOA / FBOA gestört - DBC / Défecteur 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

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

Übermittlungscodex (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)

Anlage 3b Bulletin (zweisprachig) der SNCF
Annexe 3b Bulletin (bilingue) de la SNCF

Bulletin C block automatique SNCF
(Befehl C Selbstblock SNCF)

CBA		
<p>Ordre est donné au conducteur du train Der Triebfahrzeugführer des Zuges muss <small>(numéro / Nummer)</small></p> <p>- de franchir fermé / am „Halt zeigenden“ vorbeifahren:</p> <p><input type="checkbox"/> le signal carré <small>(numéro / Nummer)</small></p> <p style="text-align: center;">C Block Automatique</p> <p><input type="checkbox"/> le guidon d'arrêt <small>(numéro / Nummer)</small></p> <p>- et de marcher à vue jusqu'à la fin du canton qui suit ce signal / und bis zum Ende des folgenden Blockabschnitts. auf Sicht fahren.</p>		
XX		
<p>Autorisation n° / Genehmigung Nr.</p>		
<p><i>Poste / Stellwerk : Date / Datum : Heure / Uhrzeit :</i> <small>(nom du poste / Stellwerksname) (jour/mois/année / Tag/Monat/Jahr) (heures/minutes / Std/Minuten)</small></p>		
<p><input type="checkbox"/> délivré directement / ausgehändigt</p>		<p>Signature / Unterschrift:</p>
<p><input type="checkbox"/> transmis par radio / per Funk übermittelt</p>		<p><input type="checkbox"/> transmis par téléphone / Telefonisch übermittelt</p>

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.*

Zur Stellungnahme
25.07.2024 - 26.08.2024

Procédure origine Conducteur

Verwendet von einem Tf um dem „Agent Circulation“ Aufträge oder Meldungen mitzuteilen.

DSEC	
Informations venant du conducteur Meldungen des Triebfahrzeugführers	<p>Conducteur du train (numéro) Engin moteur : (numéro) Triebfahrzeugführer des Zuges (Nummer) Triebfahrzeug (Nummer) Véhicules / Wagen, Tonnes / Wagenzuggewicht, Longueur / Länge : m, <input type="checkbox"/> Marchandises dangereuses / Gefahrgüter</p> <p>en détresse sur voie / liegen geblieben in Gleis au km / in Km (numéro / Nummer)</p> <p><input type="checkbox"/> entre la gare de / zwischen Bahnhof et de / und <input type="checkbox"/> arrêté au signal / repère / hält am Signal / „repère“ (numéro / Nummer) <input type="checkbox"/> entre les postes de / zwischen den Stellwerken von et de / und <input type="checkbox"/> à contre sens / auf dem Gegengleis <input type="checkbox"/> à contre voie / auf „contre voie“</p> <p>Je demande le secours pour / Ich fordere Hilfe an wegen : Motif / Grund : circonstances particulières / Besondere Verhältnisse :</p> <p><input type="checkbox"/> retour en arrière nécessaire / Rückfahrt erforderlich <input type="checkbox"/> wagon de secours nécessaire / Hilfsgerätewagen erforderlich <input type="checkbox"/> grue de relevage nécessaire / Kranwagen erforderlich <input type="checkbox"/> autres moyens / sonstige Hilfsmittel :</p> <p>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.</p>
Ou / Oder	
Informations venant du conducteur Meldungen des Triebfahrzeugführers	<p>Deuxième partie de train / Zurückgelassener Zugteil (numéro / Nummer) Véhicules / Wagen, Tonnes / Wagenzuggewicht, Longueur / Länge : m, <input type="checkbox"/> Marchandises dangereuses / Gefahrgüter</p> <p>en détresse sur voie / liegen geblieben in Gleis au km / in Km (numéro / Nummer)</p> <p><input type="checkbox"/> entre la gare de / zwischen Bahnhof et de / und <input type="checkbox"/> arrêté au signal / repère / hält am Signal / „repère“ (numéro / Nummer) <input type="checkbox"/> entre les postes de / zwischen den Stellwerken von et de / und <input type="checkbox"/> à contre sens / auf dem Gegengleis <input type="checkbox"/> à contre voie / auf „contre voie“</p> <p>Je demande le secours pour / Ich fordere Hilfe an wegen : Motif / Grund : circonstances particulières / Besondere Verhältnisse:</p> <p><input type="checkbox"/> retour en arrière nécessaire / Rückfahrt erforderlich <input type="checkbox"/> wagon de secours nécessaire / Hilfsgerätewagen erforderlich <input type="checkbox"/> grue de relevage nécessaire / Kranwagen erforderlich <input type="checkbox"/> autres moyens / sonstige Hilfsmittel :</p>
<p>Poste / Stellwerk : Date / Datum : Heure / Uhrzeit : (nom du poste / Stellwerksname) (jour/mois/année / Tag/Monat/Jahr) (heures/minutes / Std/Minuten)</p>	
<p><input type="checkbox"/> délivré directement / ausgehändigt Signature / Unterschrift : <input type="checkbox"/> transmis par radio / per Funk übermittelt <input type="checkbox"/> transmis par téléphone / Telefonisch übermittelt</p>	

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 MARCHÉ

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 Umstände** vollständig vor der Weiterfahrt **ausgeführt sein**.*

Zur Stellungnahme
25.07.2024 - 26.08.2024

Anlage 6/Annexe 6 GSM-R

Règles d'utilisation du GSM-R D par l'AC du Poste 1 de Sarreguemines.	Nutzungsbestimmungen von GSM-R D durch den Fdl Poste 1 Sarreguemines
<p>Article 1 : Généralités L'AC de Sarreguemines dispose d'un Poste GSM-R D. L'appareil est utilisable par l'AC pour:</p> <ul style="list-style-type: none"> - toutes les communications échangées avec l'AC de Hanweiler - communiquer avec les trains sur la partie allemande de la section frontière en cas de danger pour transmettre un message d'alerte. <p>L'appareil permet également à l'AC du Poste 1 de Sarreguemines de recevoir un appel d'urgence déclenché sur le réseau GSM-R D.</p>	<p>Abschnitt 1: Allgemeines Der Fdl Sarreguemines verfügt über ein GSM-R D-Gerät. Das Gerät kann vom Fdl genutzt werden für:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die gesamte Kommunikation mit dem Fdl Hanweiler - die Verständigung mit den Zügen auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke im Gefahrenfall zur Abgabe eines Nothaltauftrages. <p>Das Gerät dient außerdem der Unterrichtung des Fdl Sarreguemines Poste 1 über einen ausgelösten Notruf im Netz GSM-R D.</p>
<p>Article 2 : Messages d'alerte en cas de danger En cas de danger sur la section frontière, l'alerte doit être donnée immédiatement par radio (GSM-R D) sous la forme suivante :</p> <p><i>„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Sarreguemines und Hanweiler sofort anhalten. Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Sarreguemines und Hanweiler sofort anhalten! Hier Fahrdienstleiter Sarreguemines Poste 1.“</i></p> <p>[Traduction pour information : « Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Sarreguemines et Hanweiler. Je répète: Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Sarreguemines et Hanweiler. Ici AC Sarreguemines Poste 1. »]</p> <p>ou lorsque le danger n'impose l'arrêt que d'un seul train :</p> <p><i>„Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten. Ich wiederhole: Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten! Hier Fahrdienstleiter Sarreguemines Poste 1. “</i></p> <p>[Traduction pour information : « Danger, arrêt immédiat du train n°... . Je répète: Danger, arrêt immédiat du train n° Ici AC de Sarreguemines Poste 1. »]</p> <p>Si nécessaire, le message d'alerte peut être complété par une demande de coupure d'urgence sous la forme suivante.</p>	<p>Abschnitt 2: Nothaltauftrag bei Betriebsgefahr Bei einer Betriebsgefahr auf der Grenzstrecke ist sofort ein Nothaltauftrag über Zugfunk (GSM-R D) mit folgendem Wortlaut zu geben:</p> <p>oder wenn nur ein Zug angehalten werden soll:</p> <p>Wenn es notwendig ist, kann der Nothaltauftrag um eine Aufforderung zur Ausschaltung der Oberleitung mit folgendem Wortlaut ergänzt werden:</p> <p><i>„...und Oberleitung auf der Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler ausschalten.“</i></p> <p>[Traduction pour information : « ...et coupure d'urgence sur la section frontière Sarreguemines – Saarbrücken. »]</p>

<p>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.</p> <p>L'AC qui constate ou est avisé de la disparition du motif qui a justifié l'alerte radio</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p>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.</p> <p>Der Fdl, der den Wegfall des Grundes für den Nothaltauftrag festgestellt oder mitgeteilt bekommen hat,</p> <ul style="list-style-type: none"> - verständigt den anderen Fdl mit folgendem Wortlaut: „Fdl ... an Fdl ... : Regelbetrieb kann wieder aufgenommen werden.“ - nimmt den Betrieb auf seinem Netz wieder auf.
<p>Article 3: Dérangement de l'appareil GSM-R</p> <p>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).</p> <p>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.</p>	<p>Abschnitt 3: Störung des GSM-R-Geräts</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>Article 4: Enregistrement des conversations</p> <p>Toutes les conversations échangées par GSM-R sont enregistrées sur un support numérique.</p> <p>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.</p>	<p>Abschnitt 4: Aufzeichnung der Gespräche</p> <p>Alle Gespräche über GSM-R werden digital bei der DB Netz AG aufgezeichnet.</p> <p>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.</p>
<p>Article 5 : Notice d'utilisation du GSM-R D</p> <p>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.</p>	<p>Abschnitt 5: Bedienungsanleitung für GSM-R D</p> <p>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.</p>
<p>Article 6 : Essai d'appel (d'urgence) (réf. 481.0205Z01 Article 6 paragraphe 2).</p> <p>Un essai d'appel (d'urgence) peut être réalisé sans annonce préalable.</p> <p>Cet essai est matérialisé par la mélodie propre aux appels d'urgence avec une durée d'environ 5 secondes.</p> <p>Puis l'appel se poursuit sous la forme suivante :</p> <p><i>„Achtung Probedurchsage! Hier Fahrdienstleiter ..., Triebfahrzeugführer (Zugnummer) bitte Empfang der Durchsage bestätigen.“</i></p> <p>[Traduction pour information : Attention - essai d'appel. Ici AC de ..., conducteur train ... (numéro) confirmez la réception de cet appel, s. v. p.]</p>	<p>Abschnitt 6: Probedurchsage (Bezug 481.0205Z01 Abschnitt 6 Absatz 2).</p> <p>Es kann ohne vorherige Ankündigung eine Probedurchsage ausgelöst werden.</p> <p>Diese wird durch den Notruf-Signalton mit einer Länge von ca. 5 Sekunden eingeleitet.</p> <p>Anschließend wird die Durchsage mit folgendem Wortlaut durchgeführt:</p>

<p>En cas de réception d'un tel essai, l'AC du Poste 1 n'a pas de mesures à prendre.</p> <p>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).</p>	<p>Durch den Fdl Poste 1 sind bei Empfang eines solchen Proberufs keine Maßnahmen zu treffen.</p> <p>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).</p>
<p>Article 7 : Validité de cette annexe La présente annexe est applicable dès réception et jusqu'à nouvel avis.</p>	<p>Abschnitt 7: Gültigkeit dieser Anlage Diese Anlage ist ab sofort gültig bis zur Inkraftsetzung neuer Regelungen.</p>

Zur Stellungnahme
25.07.2024 - 26.08.2024

Anlage 7 Glossar
Annexe 7 Glossaire

Termes RFF	Ausdrücke DB
Agent Circulation (AC)	Fahrdienstleiter (Fdl)
Annonce	Zugmeldung
Autorisation d'incorporation d'un Transport Exceptionnel	Einstellungsgenehmigung für einen aT; erfolgt bei der DB mittels Beförderungsanordnung (Bef-Ano) oder Fahrplananordnung (Fplo)
Avis de Transport Exceptionnel (ATE)	Bza ist eine Abkürzung, mit der bei der DB Netz AG die Bearbeitungsnummer für außergewöhnliche Transporte versehen wird. Sie leitet sich ab von den Worten Betrieb, Zugförderung und außergewöhnlich .
Central Sous Station (CSS)	Zentralschaltstelle (Zes)
Centre Opérationnel de Gestion des Opérations (COGC)	Betriebzentrale (BZ)
Conducteur	Triebfahrzeugführer (Tf)
Dispositif d'Attention – Dispositif de Réflexion	Merkhinweis
Document de Référence du Réseau (DRR)	Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB)
Entreprise Ferroviaire (EF)	EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
Fiche Ligne Avis Signalisation Hebdomadaire (FLASH)	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La)
Gestionnaire d'Infrastructure (GI) Service Gestionnaire des Trafics et des Circulations (SGTC)	EIU (Eisenbahninfrastrukturunternehmen)
Global System for Mobile communication - Railway (GSM-R)	idem – ebenso
Guidon d'Arrêt (GA)	pas d'équivalence – keine Entsprechung
Contrôle de Vitesse par Balise (KVB)	Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)
Limitation Temporaire de Vitesse (LTV)	Langsamfahrstelle (La-Stelle)
Ordre écrit bilingue	Zweisprachiger schriftlicher Befehl
Avis d'arrivée	Rückmeldung
Régime de l'Avis d'Arrivée	Räumungsprüfung auf Zeit
Réseau Ferré de France (RFF)	<frz. Schienen netz betreiber>
Renseignements Techniques (RT)	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)
Signal d'entrée	Einfahrsignal (Esig)
Signal de sortie	Ausfahrsignal (Asig)
Système de Lignes Aériennes de Contact (SLAC) <téléphonie interne DB>	Oberleitunganlage (Ola) Basa (Bahselbstanschlußanlage – bahninternes Telefonnetz)
Transport Exceptionnel (TE)	außergewöhnlicher Transport (aT)