

Abschnitt/Pkt.	Regelung alt gem. Stand 05.12.2022	Regelung neu	Änderung sgrund
Im ganzen Dokument	DB Netz AG Region Südwest Netz Karlsruhe Mittelbruchstr. 4	DB InfraGO AG Region Südwest Netz Karlsruhe Fautenbruchstr. 4	Umfirmierung der DB Netz AG zur DB InfraGO AG wurde im kompletten Dokument angepasst. So wie die Änderung der Anschrift auf den Seiten 1-3, durch Änderung der Postanschrift durch die Stadt Karlsruhe.
1.1 Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung	Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die deutsche Ausgabe vom 13.12.2020. Sie tritt am 05.12.2022 in Kraft.	Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die deutsche Ausgabe vom 05.12.2022. Sie tritt am 16.10.2024 in Kraft.	Anpassung des Gültigkeitszeitpunktes der gemeinsamen Regelung.
1.4. Änderung von Regelungen	Diese gemeinsame Regelung wird von DB Netz und SNCF herausgegeben. Alle Änderungen müssen im Voraus schriftlich abgestimmt und im Nachweis der Bekanntgaben eingetragen werden.	Die Dokumentation der zwei EIU über die Grenzstrecke besteht aus der vorliegenden gemeinsamen Regelung, die für die EVU als Auszug zur Verfügung gestellt wird. Gemeinsame vorübergehende Vereinbarungen oder sonstige gemeinsame Vereinbarungen (bei Baumaßnahmen usw.)	Verdeutlichung über den Ablauf, wie Änderungen dieser

	<p>Jede Änderung anderer Bestimmungen, die Auswirkung auf den Betrieb dieser Grenzstrecke hat, sind schriftlich mitzuteilen:</p> <p>(...)</p> <p>Jede Änderung, die Einfluss auf den Zugverkehr auf dieser Grenzstrecke hat, ist im Voraus den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die die Grenzstrecke befahren, mitzuteilen.</p>	<p>dürfen für einen möglichst kurzen Zeitraum davon abweichen.</p> <p>(...)</p> <p>Jede Änderung anderer Bestimmungen, die Auswirkung auf den Betrieb dieser Grenzstrecke hat, ist per E-Mail oder andernfalls schriftlich zur Prüfung mitzuteilen:</p> <p>(...)</p> <p>Jede strukturelle, funktionale oder Vorschriftenänderung, die Einfluss auf den Verkehr auf dieser Grenzstrecke hat, ist im Voraus innerhalb der vorgegebenen Fristen jedes Netzes den betreffenden EVU mitzuteilen.</p>	<p>Regelung zu erfolgen haben.</p>
<p>2.3 Kommunikationseinrichtungen</p>	<p>Auf der Grenzstrecke bestehen folgende Fernmelde- und Zugfunkeinrichtungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zugnummernmeldeanlage (ZN) ▪ Digitaler Zugfunk GSM-R (D) (Zugfunk und Zugmeldeverbindung als Rückfallebene zur ZN): Fdl Wörth 76621002 Lauterbourg Poste 1 76012602 ▪ Öffentliche Telekommunikationsleitungen Fdl Wörth 0049 151 274 025 88 Lauterbourg Poste 1 00 33 (0)3 88 15 86 10 oder 00 33 (0)3 88 75 39 22 	<p>Auf der Grenzstrecke bestehen folgende Fernmelde- und Zugfunkeinrichtungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zugnummernmeldeanlage (ZN) ▪ Digitaler Zugfunk GSM-R (D) (Zugfunk und Zugmeldeverbindung als Rückfallebene zur ZN): Fdl Wörth 76621002 Lauterbourg Poste 1 76012602 ▪ Öffentliche Telekommunikationsleitungen Fdl Wörth 0049 151 274 025 88 Lauterbourg Poste 1 00 33 (0)3 88 15 86 10 oder 00 33 (0)3 88 75 39 22 <p>Mit der Nutzung des GSM-R (D) erklären sich beide Betreiber mit folgender Regelung einverstanden: Deutsche und Europäische Datenschutzregeln werden angewendet. Aufzeichnungen werden gemäß europäischer Datenschutzrichtlinien bei der DB gespeichert.</p>	<p>Am Ende des Absatzes wird neu auf die Aufzeichnung des GSM-R hingewiesen (gemäß der Datenschutzrichtlinie der DB AG), unter Einhaltung Deutscher und Europäischer</p>

			Datenschutz zregeln.																																
2.3.2 Strecken Fernsprechleitung (FS)			Wurde ersatzlos gestrichen, das GSM-R verwendet wird.																																
2.4 Sicherung der Fahrten auf der Grenzstrecke	<p>1) <u>Die Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke erfolgt durch:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> (...) die Signale H, J, K und L des Bf Lauterbourg sind mit PZB (DB)- bzw. DAAT (SNCF-Regeln hierzu in der DV 11493) -Gleismagneten ausgerüstet; alle Vor- und Hauptsignale auf der deutschen Seite sind mit PZB-Gleismagneten ausgerüstet. Störungen der DAAT: siehe Abschnitt 6.2.8. <p>2) <u>Zwischen den Bahnhöfen Wörth und Lauterbourg befinden sich folgende Bahnübergänge (BÜ):</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Lage in km</th> <th>BÜ-Bezeichnung</th> <th>Art der Straße</th> <th>Si (E)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>51,735</td> <td>1298 Maximiliansau I</td> <td>Wirtschaftsweg</td> <td>R</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>52,063</td> <td>1300 Maximiliansau II</td> <td>L 555</td> <td>R</td> </tr> </tbody> </table>	Lage in km	BÜ-Bezeichnung	Art der Straße	Si (E)	51,735	1298 Maximiliansau I	Wirtschaftsweg	R					52,063	1300 Maximiliansau II	L 555	R	<p>5) <u>Die Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke erfolgt durch:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> (...) die Signale H, J, K und L des Bf Lauterbourg sind mit PZB (DB)- bzw. DAAT (SNCF-Regeln hierzu in der DV 11493) -Gleismagneten ausgerüstet; alle Vor- und Hauptsignale auf der deutschen Seite sind mit PZB-Gleismagneten ausgerüstet. Störungen der DAAT: siehe Abschnitt 6.2.8. <p>6) <u>Zwischen den Bahnhöfen Wörth und Lauterbourg befinden sich folgende Bahnübergänge (BÜ):</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Lage in km</th> <th>BÜ-Bezeichnung</th> <th>Art der Straße</th> <th>Si (E)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>51,735</td> <td>1298 Maximiliansau I</td> <td>Wirtschaftsweg</td> <td>R</td> </tr> <tr> <td>52,063</td> <td>1300 Maximiliansau II</td> <td>L 555</td> <td>R</td> </tr> <tr> <td>52,491</td> <td>1301 Maximiliansau III</td> <td>Wirtschaftsweg</td> <td>R</td> </tr> </tbody> </table>	Lage in km	BÜ-Bezeichnung	Art der Straße	Si (E)	51,735	1298 Maximiliansau I	Wirtschaftsweg	R	52,063	1300 Maximiliansau II	L 555	R	52,491	1301 Maximiliansau III	Wirtschaftsweg	R	<p>Unter 2) in der Tabelle wurde die Technik des BÜ 1308 auf die aktuelle vorhandene Technik angepasst.</p> <p>Unter 4) wurde der Aktuelle Anschließer der Awanst Hagenbach I eingetragen.</p> <p>5) wurde neu aufgenommen.</p>
Lage in km	BÜ-Bezeichnung	Art der Straße	Si (E)																																
51,735	1298 Maximiliansau I	Wirtschaftsweg	R																																
52,063	1300 Maximiliansau II	L 555	R																																
Lage in km	BÜ-Bezeichnung	Art der Straße	Si (E)																																
51,735	1298 Maximiliansau I	Wirtschaftsweg	R																																
52,063	1300 Maximiliansau II	L 555	R																																
52,491	1301 Maximiliansau III	Wirtschaftsweg	R																																



52,491	1301 Maximiliansau III	Wirtschaftsweg	RBÜT 14,182	Fü	1305 X Hagenbach I	DB	Wirtschaftsweg	EBÜT 80 LzH/F	-Hp	X		
54,182	1305 Hagenbach I	Wirtschaftsweg	EBÜT 80,278	F-Hp	1306 X Hagenbach II	DB	L 556	EBÜT 80 LzH/F	-Hp	X		
54,278	1306 Hagenbach II	L 556	EBÜT 80,015	F-Hp	1308 X Hagenbach III	DB	Wirtschaftsweg	RBÜT LzH	-Hp			
55,015	1308 Hagenbach III	Wirtschaftsweg	RBÜT 15,948	S-Hp	1310 Hagenbach IV	DB	Wirtschaftsweg	RBÜT Lz-ÜSoE		X		
55,948	1310 Hagenbach IV	Wirtschaftsweg	RBÜT 16,708	SoE	1311 X Neuburg I	DB	Wirtschaftsweg	RBÜT Lz-ÜSoE		X		
56,708	1311 Neuburg I	Wirtschaftsweg	RBÜT 17,135	SoE	1312 X Neuburg II	DB	Ortsstraße	RBÜT Lz-ÜSoE		X		
57,135	1312 Neuburg II	Ortsstraße	RBÜT 17,774	SoE	1314 X Neuburg III	DB	Wirtschaftsweg	RBÜT Lz-ÜSoE		X		
57,774	1314 Neuburg III	Wirtschaftsweg	RBÜT 18,377	SoE	1316 X Neuburg IV	DB	Wirtschaftsweg	RBÜT Lz-ÜSoE		X		
58,377	1316 Neuburg IV	Wirtschaftsweg	RBÜT 19,194	SoE	1318 X Berg V	DB	Wirtschaftsweg	EBÜT 80 Lz-ÜS		X		
59,194	1318 Berg V	Wirtschaftsweg	EBÜT 80,411	ÜS	1319 X Berg VI	DB	L 545	EBÜT 80 LzH-ÜS		X		
59,411	1319 Berg VI	L 545	EBÜT 80,438	ÜS	1322 X Berg	DB	Wirtschaftsweg	RBÜT LzH-ÜS			X	
60,438	1322 Berg	Wirtschaftsweg	RBÜT 15,705	ÜS	74	X	DB	D3, Route du Rhin	Gardé			
55,705	74	D3, Route du Rhin	Gardé	SNCF			SNCF					
			Lz = Lichtzeichen H = Halbschranken									
Lz = Lichtzeichen H = Halbschranken ÜS= Überwachungssignal; Überwachung durch den Triebfahrzeugführer anhand der Signale Bü 0 und Bü 1 ÜSoE=Überwachungssignal ohne Einschaltkontakt F-Hp = Fernüberwacht / Hauptsignalüberwacht Fü = Fernüberwacht durch Fahrdienstleiter Würth.					ÜS= Überwachungssignal; Überwachung durch den Triebfahrzeugführer anhand der Signale Bü 0 und Bü 1 ÜSoE=Überwachungssignal ohne Einschaltkontakt F-Hp = Fernüberwacht / Hauptsignalüberwacht Fü = Fernüberwacht durch Fahrdienstleiter Würth.							
Die BÜ 1298, 1300, 1301, 1305, 1306, 1308, 1311, 1312, 1314, 1316, 1318, 1319 und 1322 sind mit automatischen Lichtzeichen- oder Blinklichtanlagen,					Die BÜ 1298, 1300, 1301, 1305, 1306, 1308, 1311, 1312, 1314, 1316, 1318, 1319 und 1322 sind mit automatischen Lichtzeichen- oder Blinklichtanlagen, die BÜ 1298, 1300, 1301, 1305, 1306, 1308, 1319 und 1322 sind zusätzlich mit Halbschranken ausgerüstet.							

	<p>die BÜ 1298, 1300, 1301, 1305, 1306, 1308, 1319 und 1322 sind zusätzlich mit Halbschranken ausgerüstet. Vor jedem BÜ liegt ein Einschaltkontakt, der die Bahnübergangsanlage einschaltet.</p> <p>3) <u>Sicherung der Bahnübergänge durch Bahnübergangsposten</u></p> <p>(...)</p> <p>4) <u>Auf der Grenzbetriebsstrecke liegt auf deutschem Gebiet folgende Ausweichanschlussstelle (Awanst):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Km 53,0 Awanst Hagenbach I zwischen Wörth und Hagenbach (Firma Willersinn) 	<p>Vor jedem BÜ liegt ein Einschaltkontakt, der die Bahnübergangsanlage einschaltet.</p> <p>7) <u>Sicherung der Bahnübergänge durch Bahnübergangsposten</u></p> <p>(...)</p> <p>8) <u>Auf der Grenzbetriebsstrecke liegt auf deutschem Gebiet folgende Ausweichanschlussstelle (Awanst):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Km 53,0 Awanst Hagenbach I zwischen Wörth und Hagenbach (Firma HBM) <p>9) <u>Zustimmung zum Rangieren in Richtung Hagenbach</u></p> <p>(...)</p>	
<p>3 Trassenmanagement</p>			<p>Berichtigung der Aufzählung ab Punkt 3 im ganzen Dokument</p>
<p>5.5 Zurückgelassener Zugteil auf der Strecke</p>			<p>5.5 wurde neu aufgenommen, keine Relevanten Regelungen für die EVU.</p>
<p>5.6 Rückkehr zum</p>			<p>5.6 wurde neu</p>

rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft			aufgenommen, keine Relevanten Regelungen für die EVU.
5.7 Einfahrt in teilweise besetztes Gleis			5.7 wurde neu aufgenommen, keine Relevanten Regelungen für die EVU.
5.11 Abweichen vom Fahrplan			5.11 wurde neu aufgenommen, keine Relevanten Regelungen für die EVU.
5.12 Gleissperrungen auf der Grenzstrecke			5.12 wurde neu aufgenommen, keine Relevanten Regelungen für die EVU.
5.12.1 Bedienen der Ausweichanschlussstellen (Awanst):	<p>Auf der freien Strecke zwischen den Bahnhöfen Wörth und Hagenbach zweigt die Awanst</p> <ul style="list-style-type: none"> – Hagenbach I in km 53,1 (Fa. Willersinn), <p>vom Streckengleis ab.</p> <p>(1) Allgemeines:</p>	<p>Auf der freien Strecke zwischen den Bahnhöfen Wörth und Hagenbach zweigt die Awanst</p> <ul style="list-style-type: none"> – Hagenbach I in km 53,1 (Fa. HBM), <p>vom Streckengleis ab.</p> <p>(1) Allgemeines:</p>	<p>Der Aktuelle Anschließer der Awanst Hagenbach I wurde eingetragen.</p>

	<p>Zur Bedienung der Awanst ist die gesamte Grenzbetriebsstrecke zwischen Wörth und Lauterbourg nach Abschnitt 5.11 zu sperren.</p> <p>Ohne diese Gleissperrung zwischen den Fahrdienstleitern der Grenzbetriebsstrecke, darf keine Bedienung der Awanst erfolgen.</p> <p>Die Bedienung dieser Awanst kann ausschließlich von Wörth aus erfolgen.</p> <p>Die Bedienungen werden ausschließlich durch den Fdl Wörth organisiert, der die hierfür erforderliche Streckensperrung zur Bedienung der Awanst veranlasst.</p> <p>(...)</p>	<p>Zur Bedienung der Awanst ist die gesamte Grenzbetriebsstrecke zwischen Wörth und Lauterbourg nach Abschnitt 5.11 zu sperren.</p> <p>Ohne diese Gleissperrung zwischen den Fahrdienstleitern der Grenzbetriebsstrecke, darf keine Bedienung der Awanst erfolgen.</p> <p>(...)</p> <p>Die Bedienungen werden ausschließlich durch den Fdl Wörth organisiert, der die hierfür erforderliche Streckensperrung zur Bedienung der Awanst veranlasst.</p> <p>(...)</p> <p>(2) Bedienung der Awanst während der Besetzung der Bahnhöfe Wörth <u>und</u> Lauterbourg:</p> <p>(...)</p> <p>Die Bedienung der Awanst ist nur zulässig, solange die Sperrung des Gleises mit dem Bf Lauterbourg Poste 1 (Fdl) vereinbart werden kann.</p> <p>(...)</p>	<p>Hinweis unter (1) wurde entfernt.</p> <p>Einfügen der Punkt (2) zur Regelung wann die Awanst Hagenbach I bedient werden kann.</p>
<p>6.1 völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl</p>			<p>6.1 wurde neu aufgenommen, keine Relevanten Regelungen für die EVU.</p>
<p>6.2 Störung der Sicherungstechnik auf der Grenzstrecke</p>			<p>6.2 wurde neu aufgenommen, keine</p>

			Relevanten Regelungen für die EVU.
<p>6.2.1 Störungen an Bahnübergängen der DB</p>	<p><u>Fernüberwachte Bahnübergangsanlagen (Fü):</u></p> <p>Das einwandfreie Arbeiten der Anlagen am BÜ 1298, 1300, 1301, 1305, und 1306 durch den Fahrdienstleiter Wörth überwacht.</p> <p>Bei einer Störung erhält der Zug einen schriftlichen Befehl 8 (Muster siehe Anlage 6.2) <u>oder</u> 14 (Muster siehe Anlage 6.3) und der BÜ ist vor dem Befahren nach den Bestimmungen der DB AG durch das Zugpersonal zu sichern.</p> <p>(...)</p> <p>Die Sicherung der BÜ 1298, 1300, 1301, 1305 und 1306 erfolgt dies mittels DB 21 Schlüssel an der Hilfseinschalttaste HET vor dem BÜ.</p> <p><u>2. Durch den Triebfahrzeugführer überwachte Bahnübergangsanlagen (Lo bzw. ÜS):</u></p> <p>Das einwandfreie Arbeiten der Anlagen am BÜ 1308, 1310, 1311, 1312, 1314, 1316, 1318, 1319 und 1322 wird durch ein im Bremswegabstand vor dem BÜ aufgestelltes Überwachungssignal angezeigt.</p> <p>Ist die Anlage gestört (Signal BÜ 0), ist der BÜ vor dem Befahren nach den Bestimmungen der DB AG durch das Zugpersonal zu sichern. Bei einer Störung erhält der Zug einen schriftlichen Befehl 14 (Muster siehe Anlage 6.3) und der BÜ ist vor dem Befahren nach den Bestimmungen der DB AG durch das Zugpersonal zu sichern.</p>	<p><u>Fernüberwachte Bahnübergangsanlagen (Fü):</u></p> <p>Das einwandfreie Arbeiten der Anlagen am BÜ 1298, 1300, 1301, 1305, 1306 und 1308 durch den Fahrdienstleiter Wörth überwacht.</p> <p>Bei einer Störung erhält der Zug einen schriftlichen Befehl 8 (Muster siehe Anlage 6.2) <u>oder</u> 14 (Muster siehe Anlage 6.3) und der BÜ ist vor dem Befahren nach den Bestimmungen der DB AG durch das Zugpersonal zu sichern.</p> <p>(...)</p> <p>Die Sicherung der BÜ 1298, 1300, 1301, 1305 und 1306 erfolgt dies mittels DB 21 Schlüssel an der Hilfseinschalttaste HET vor dem BÜ.</p> <p>Bei den BÜ 1305, 1306 und 1308 wird der BÜ durch die Einschaltung des Fdl gesichert. (keine HET da HP-Anlage)</p> <p><u>2. Durch den Triebfahrzeugführer überwachte Bahnübergangsanlagen (Lo bzw. ÜS):</u></p> <p>Das einwandfreie Arbeiten der Anlagen am BÜ 1310, 1311, 1312, 1314, 1316, 1318, 1319 und 1322 wird durch ein im Bremswegabstand vor dem BÜ aufgestelltes Überwachungssignal angezeigt.</p> <p>Ist die Anlage gestört (Signal BÜ 0), ist der BÜ vor dem Befahren nach den Bestimmungen der DB AG durch das Zugpersonal zu sichern.</p>	<p>Aufnahme des BÜ 1308 bei den vom Fdl überwachten Bahnübergängen und Streichung des BÜ 1308 bei den vom Triebfahrzeugführer überwachten Bahnübergängen.</p>

	<p>Sind Befehle erforderlich, so ist dies zwischen den Fahrdienstleitern Wörth und Lauterbourg gemäß Punkt vor (6.2.2 (1)) zu vereinbaren.</p> <p>Bei den BÜ 1310, 1311, 1312, 1314, 1316, 1318 und 1319 erfolgt dies mittels DB 21 Schlüssel an der Hilfseinschalttaste HET vor dem BÜ.</p> <p>Bei den BÜ 1308 und 1322 erfolgt die Einschaltung durch langsames Heranfahren auf die Einschalterschleife „Automatik HET / HET Automatique“ vor dem BÜ.</p>  <p>(...)</p>	<p>Bei einer Störung erhält der Zug einen schriftlichen Befehl 14 (Muster siehe Anlage 6.3) und der BÜ ist vor dem Befahren nach den Bestimmungen der DB AG durch das Zugpersonal zu sichern.</p> <p>Sind Befehle erforderlich, so ist dies zwischen den Fahrdienstleitern Wörth und Lauterbourg gemäß Punkt vor (6.2.2 (1)) zu vereinbaren.</p> <p>Bei den BÜ 1310, 1311, 1312, 1314, 1316, 1318 und 1319 erfolgt dies mittels DB 21 Schlüssel an der Hilfseinschalttaste HET vor dem BÜ.</p> <p>Bei den BÜ 1322 erfolgt die Einschaltung durch langsames Heranfahren auf die Einschalterschleife „Automatik HET / HET Automatique“ vor dem BÜ.</p>  <p>(...)</p>	
<p>6.2.3 Haltstellung des Einfahrsignals nicht möglich</p>			<p>6.2.3 wurde neu aufgenom- men, keine Relevanten Regelunge</p>

			n für die EVU.
6.2.4 Störungen an den Signalen J, K, L oder H der SNCF			6.2.4 wurde neu aufgenommen, keine Relevanten Regelungen für die EVU.
6.2.5 Störungen am GA 112 der SNCF			6.2.5 wurde neu aufgenommen, keine Relevanten Regelungen für die EVU.
6.2.8 Störung an Weichen im Bahnhof Lauterbourg			6.2.8 wurde neu aufgenommen, keine Relevanten Regelungen für die EVU.
6.2.9 Gestörte PZB-Einrichtung der Lf6 bzw. des Signals 75Vf bzw. 75F			6.2.9 wurde neu aufgenommen, keine Relevanten Regelungen für die EVU.
7.1 Grundsätze	(1) Die Strecke Wörth - Lauterbourg ist für Züge mit außergewöhnlichen Sendungen grundsätzlich nicht vorgesehen.	(1) Wenn ein EVU einen außergewöhnlichen Transport im internationalen Verkehr über die Grenzstrecke Wörth (Rh) - Lauterbourg durchführen will, muss es folgende Dokumente erhalten:	Konkretisierung der Regelung zur Durchführung

	<p>(2) Kann wegen nicht vorhersehbaren betrieblichen Gründen ein anderer Grenzübergang nicht benutzt werden, werden im Ausnahmefall außergewöhnliche Transporte mit allen erforderlichen Maßnahmen zwischen dem COGC Alsace und der Region Südwest vereinbart und eingelegt.</p> <p>(3) Folgende Maßnahmen sind für einen außergewöhnlichen Transport notwendig: Das EVU, benötigt folgende Dokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ein „Avis de Transport Exceptionnel“ (ATE), herausgegeben vom Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) von SNCF, das die Bedingungen für das Verkehren auf dem französischen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält. - eine Bza, herausgegeben vom „Team außergewöhnliche Transporte“ (TaT) der DB Netz RB Südwest, die die Bedingungen für das Verkehren auf dem deutschen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält. <p>Ein außergewöhnlicher Transport, der auf der Grenzstrecke verkehrt, darf erst mit einem Zug befördert werden, wenn von Seiten der DB Netz eine Beförderungsanordnung (Bef-Ano) für die Züge des Netzfahrplans oder eine Fahrplananordnung (Fplo) für die Züge des Gelegenheitsverkehrs und von Seiten der SNCF eine “Autorisation d’Incorporation d’un Transport Exceptionnel” (Einstellungsgenehmigung für einen außergewöhnlichen Transport) vorliegt.</p> <p>Die Bef-Ano/Fplo der DB Netz enthält:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Bza-Nr. der DB Netz und die ATE-Nr. der SNCF - den Verkehrstag - den zu benutzenden Zug 	<ul style="list-style-type: none"> • ein „Avis de Transport Exceptionnel“ (ATE), herausgegeben vom Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) von SNCF, das die Bedingungen für das Verkehren auf dem französischen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält. • eine Bza, herausgegeben vom „Team außergewöhnliche Transporte“ (TaT) der DB InfraGO RB Südwest, die die Bedingungen für das Verkehren auf dem deutschen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält. <p>(2) Ein außergewöhnlicher Transport, der auf der Grenzstrecke verkehrt, darf erst mit einem Zug befördert werden, wenn von Seiten der DB InfraGO eine Beförderungsanordnung (Bef-Ano) für die Züge des Netzfahrplans oder eine Fahrplananordnung (Fplo) für die Züge des Gelegenheitsverkehrs und von Seiten der SNCF eine “Autorisation d’Incorporation d’un Transport Exceptionnel” (Einstellungsgenehmigung für einen außergewöhnlichen Transport) vorliegt.</p> <p>(3) Die Bef-Ano/Fplo der DB InfraGO enthält:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Bza-Nr. der DB InfraGO und die ATE-Nr. der SNCF • den Verkehrstag • den zu benutzenden Zug • die Bedingungen (Einschränkungen) für das Verkehren auf der gesamten Grenzstrecke <p>(4) Die Einstellungsgenehmigung der SNCF wird gegeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • für die Fahrtrichtung Frankreich - Deutschland: durch eine Dépêche an die zuständige Stelle des EVU, ggf. über das vorgelagerte COGC Alsace. 	<p>ng von Zugfahrten mit Außergewö hnlichen Sendunge n/Transport e (aT) und Streichung, dass Züge mit außergewö hnlichen Sendunge n auf der Strecke nicht vorgesehe n sind.</p>
--	--	---	---

	<p>- die Bedingungen (Einschränkungen) für das Verkehren auf der gesamten Grenzstrecke</p> <p>Die Einstellungsgenehmigung der SNCF wird gegeben:</p> <p>- für die Fahrtrichtung Frankreich - Deutschland: durch eine Dépêche an die zuständige Stelle des EVU, ggf. über das vorgelagerte COGC Alsace.</p> <p>- für die Fahrtrichtung Deutschland - Frankreich: die auf dem an DB Netz (Fpl Karlsruhe) gerichteten speziellen zweisprachigen Vordruck vermerkte Zustimmung des COGC Alsace.</p> <p>(...)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • für die Fahrtrichtung Deutschland - Frankreich: die auf dem an DB InfraGO (Fpl Karlsruhe) gerichteten speziellen zweisprachigen Vordruck vermerkte Zustimmung des COGC Alsace. 	
7.1 Zweisprachiger Vordruck			7.1 wurde neu aufgenommen, keine Relevanten Regelungen für die EVU.
7.2 Einstellungsgenehmigung für aT			7.2 wurde neu aufgenommen, keine Relevanten Regelungen für die EVU.
7.3 Anbieten und Annehmen von aT			7.3 wurde neu aufgenommen, keine Relevanten Regelungen für die EVU.

<p>8.1 Grundsatz</p>	<p>1. In den Bahnhöfen Wörth (Rhein), Hagenbach und Lauterbourg wird nach den jeweiligen nationalen Regeln rangiert.</p> <p>Ohne Zustimmung des jeweils benachbarten Fdl darf rangiert werden:</p> <p>a) Im Bahnhof Lauterbourg bis zum Signal GA 112 in km (SNCF) 56,150</p> <p>b) im Bahnhof Wörth (Rhein) bis zum Signal Ra 10 in km (DB) 50,607</p> <p>2. Die Triebfahrzeuge fahren in beiden Grenzbahnhöfen ohne Lotsen nach den betrieblichen Bestimmungen des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens.</p> <p>3. Wenn im Bahnhof Wörth aufgrund sprachlicher Schwierigkeiten keine einwandfreie Verständigung zwischen Triebfahrzeugführer und Stellwerksbedienern möglich ist (französischer Tf mit eingeschränkten Deutschkenntnissen), sind Rangierfahrten, die eine Vorbeifahrt am Signal Hp 0 auf mündlichen Auftrag erfordern, von einem deutschsprachigen Mitarbeiter im Bahnbetrieb zu begleiten.</p>	<p>1. In den Bahnhöfen Wörth (Rhein), Hagenbach und Lauterbourg wird nach den jeweiligen nationalen Regeln rangiert.</p> <p>Ohne Zustimmung des jeweils benachbarten Fdl darf rangiert werden:</p> <p>a) Im Bahnhof Lauterbourg Weiche 15V1</p> <p>b) im Bahnhof Hagenbach bis zum Signal 75N1 in km (DB) 54,759</p> <p>a) Im Bahnhof Lauterbourg bis zum Signal GA 112 in km (SNCF) 56,150</p> <p>b) im Bahnhof Wörth (Rhein) bis zum Signal Ra 10 in km (DB) 50,607</p> <p>2. Die Triebfahrzeuge fahren in beiden Grenzbahnhöfen ohne Lotsen nach den betrieblichen Bestimmungen des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens.</p> <p>3. Wenn im Bahnhof Wörth aufgrund sprachlicher Schwierigkeiten keine einwandfreie Verständigung zwischen Triebfahrzeugführer und Stellwerksbedienern möglich ist (französischer Tf mit eingeschränkten Deutschkenntnissen), sind Rangierfahrten, die eine Vorbeifahrt am Signal Hp 0 auf mündlichen Auftrag erfordern, von einem deutschsprachigen Mitarbeiter im Bahnbetrieb zu begleiten.</p>	<p>Anpassung der Signalbezeichnung wie weit der jeweilige Fdl ohne Zustimmung des Nachbar Fdl Rangieren darf.</p>
<p>8.2 Rangieren auf der Grenzstrecke zwischen den Signalen 75N1 (DB) und Ga 112 (SNCF)</p>	<p>(1) Muss auf das Streckengleis über Ra 10 (Bf Wörth) bzw. Signal GA 112 (Bf Lauterbourg) hinaus rangiert werden, so ist das Streckengleis vorher zu sperren (siehe auch Abschnitt 5.11).</p> <p>(2) Rangierfahrten die eine Vorbeifahrt am Signal GA 112 (Guidon d'arrêt) durchführen wollen, müssen zuerst die Unwirksamkeitstaste UT (in km 56,138 SNCF) mit einem Schlüssel DB 24 (hinterlegt im Stellwerk Poste 1 Lauterbourg) für den BÜ 1322 bedienen, bevor die</p>	<p>(4) Muss auf das Streckengleis über Ra 10 (Bf Wörth) bzw. Signal GA 112 (Bf Lauterbourg) hinaus rangiert werden, so ist das Streckengleis vorher zu sperren (siehe auch Abschnitt 5.11).</p> <p>(5) Rangierfahrten die eine Vorbeifahrt am Signal GA 112 (Guidon d'arrêt) durchführen wollen, müssen zuerst die Unwirksamkeitstaste UT (in km 56,138 SNCF) mit einem Schlüssel DB 24 (hinterlegt im Stellwerk Poste 1 Lauterbourg) für den BÜ 1322 bedienen, bevor die</p>	<p>Anpassung der Signalbezeichnung Ra 10 ersetzt durch 75N1 (DB) und GA 112 ersetzt durch</p>

	<p>Rangierfahrt in Richtung des Bahnübergangs durchgeführt wird. Der Einschaltkontakt des Bahnübergangs ist nach dieser Bedienung für die Dauer von 120 Sekunden unwirksam. Gegebenenfalls ist die Bedienung der Unwirksamkeitstaste zu wiederholen. Wurde der Bahnübergang dennoch versehentlich durch die Rangierfahrt eingeschaltet, muss die Rangierfahrt den Bahnübergang (km 60,438 DB) befahren und vollständig räumen. Bei der Rückfahrt ist der Bahnübergang vor dem erneuten Befahren über die „Automatik HET / HET Automatique“ einzuschalten (siehe Abschnitt 6.2.2).</p> <p>(3) Bei gestörten Sicherungseinrichtungen oder wenn die Verständigung zwischen den Fdl Wörth (Rhein) und Lauterbourg völlig gestört ist, ist das Rangieren zwischen den Signalen Ra 10 (DB) und GA 112 (SNCF) verboten.</p>	<p>Rangierfahrt in Richtung des Bahnübergangs durchgeführt wird. Der Einschaltkontakt des Bahnübergangs ist nach dieser Bedienung für die Dauer von 120 Sekunden unwirksam. Gegebenenfalls ist die Bedienung der Unwirksamkeitstaste zu wiederholen. Wurde der Bahnübergang dennoch versehentlich durch die Rangierfahrt eingeschaltet, muss die Rangierfahrt den Bahnübergang (km 60,438 DB) befahren und vollständig räumen. Bei der Rückfahrt ist der Bahnübergang vor dem erneuten Befahren über die „Automatik HET / HET Automatique“ einzuschalten (siehe Abschnitt 6.2.2).</p> <p>(6) Bei gestörten Sicherungseinrichtungen oder wenn die Verständigung zwischen den Fdl Wörth (Rhein) und Lauterbourg völlig gestört ist, ist das Rangieren zwischen den Signalen 75N1 (DB) und Weiche 15V1 (SNCF) verboten.</p>	<p>Weiche 15V1</p>
<p>8.3 Rangieren zwischen Weiche 15V1 (SNCF) und Signal GA112 (SNCF)</p>		<p>An der Spitze der Weiche 15V1 im Bahnhof Lauterbourg ist ein Achszähler installiert, der die technische Grenze zwischen der freien Strecke und dem Bahnhof Lauterbourg darstellt.</p> <p>Um eine Blockstörung zu vermeiden, muss zur Vermeidung einer Blockstörung zwingend folgendes beachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Fdl Wörth muss dem Rangieren zwischen der Weiche 15V1 und dem Signal GA112 im Bahnhof Lauterbourg mündlich zustimmen. Der Fdl Lauterbourg hat dies vor Zulassung einer Rangierfahrt in diesem Abschnitt einzuholen. - Der Fdl Wörth darf nur zustimmen, wenn <ul style="list-style-type: none"> 1. Das Gleis Hagenbach - Wörth frei von Fahrzeugen ist. 2. Die technische Erlaubnis an den Fdl Lauterbourg abgegeben wurde. - Der Fdl Lauterbourg muss dem Fdl Wörth bestätigen, wenn das Rangieren zwischen der Weiche 15V1 und 	<p>Neuaufnahme der Regelung auf französischer Seite</p>

		<p>dem Signal GA112 im Bahnhof Lauterbourg beendet ist, nachdem folgende Feststellungen getroffen sind:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Die Rangierfahrt ist vollständig im Bahnhof Lauterbourg angekommen.2. Der Gleisabschnitt zwischen der Weiche 15V1 und dem Signal GA112 im Bahnhof Lauterbourg sind frei von Fahrzeugen. <p>(...)</p>	
--	--	--	--

Zur Stellungnahme
25.07.2024 - 26.08.2024