1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsame Regelung haben:

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

und

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

2 Gemeinsame Regelung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke

siehe folgende Seiten

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

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

GEMEINSAME REGELUNG ÜBER DIE BESONDERHEITEN AUF DER GRENZSTRECKE

Strasbourg-Neudorf – Kehl

ZWISCHEN SNCF UND DB NETZ AG

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

Strasbourg-Neudorf – Kehl

ENTRE SNCF ET DB NETZ AG

Version 2 vom/du 11.02.2011

Gültig ab/Applicable à partir du

25.03.2011

OP50286
(CR SO N° 1)

Geschäftsführende Stellen
Services dirigeants responsables

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

Société Nationale des Chemins de Fer Français Etablissement Infrastructure Circulation Alsace 22, place de la gare F-67000 Strasbourg	(abgekürzt SNCF) (abréviation SNCF) (abgekürzt EIC AL) (abréviation EIC AL)

Verteiler Deutschland: **Distribution allemande**		**Verteiler Frankreich:** **Distribution française**	
DB Netz Zentrale	Betriebsverfahren	**Organisme Direction Générale**	IDPE, IEX-PMC, IOS
DB Netz RB Südwest	Eisenbahnbetriebsleiter Fahrplan/Kundenmanagement BZ Karlsruhe Koordination Betrieb/Bau	**Région**	PI-PR, DSEM GEDOC
		EIC	COGC Pôle Sécurité BHR UO Circulation Sud
DB Netz Produktions-durchführung Freiburg	Instandhaltung Betrieb	**Infrapôle Rhénan**	PPP
DB Energie		**Gestionnaire INFRA**	RFF-SE
Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im grenzüberschreitenden Verkehr mit der SNCF		**Entreprises ferroviaires**	
Eisenbahn-Bundesamt (EBA)			
EVU, die die Strecke befahren			

Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Eingearbeitet (Nz.)
1	GSM-R, CSS	25.03.2011		

Rectificatifs

N°	Date
1	25/03/2011

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

Freiburg, den

gez. i. V. Lang

……....

gez. i. A. Falk

……

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

Strasbourg, le

gez. P. Meyer

……

gez. R. Chevillon

……

gez. D. Barrau

……

Infrapôle Rhénan
48 chemin haut
BP 29
F-67034 Strasbourg Cedex

P. Kuntzmann, approbateur

……

D. Béchet, vérificateur

……

-- gültig ab 14.04.2015 --

Inhaltsverzeichnis / SOMMAIRE

Kapitel I. Allgemeines **7**
CHAPITRE I : GENERALITES **32**
Abschnitt 11 Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung 7
ARTICLE 11 Documents abrogés – Date d'application de la consigne commune 32
Abschnitt 12 Inhalt 7
ARTICLE 12 Objet 32
Abschnitt 13 Sprachregelung 7
ARTICLE 13 Langue à employer 32
Abschnitt 14 Änderung von Regelungen 8
ARTICLE 14 Modifications aux textes réglementaires 33
Abschnitt 15 Ansprechpartner und bilaterale Treffen 8
ARTICLE 15 Contacts et rencontres bilatéraux 33

Kapitel II. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl **9**
CHAPITRE II : PRINCIPES D'EXPLOITATION ET INSTALLATIONS DE LA SECTION FRONTIERE STRASBOURG – NEUDORF / KEHL **34**
Abschnitt 21 Betriebsführung auf der Grenzstrecke 9
ARTICLE 21 Régime d'exploitation et service de la circulation 34
Abschnitt 22 Umschaltung der Zugsicherungssysteme 9
ARTICLE 22 Commutation des systèmes de sécurité 34
Abschnitt 23 Kommunikationseinrichtungen 9
ARTICLE 23 Installations de télécommunication 34
Abschnitt 24 Sicherung der Fahrten auf der Grenzstrecke 10
ARTICLE 24 Sécurité des circulations sur la section frontière 35
Abschnitt 25 Elektrischer Zugbetrieb 11
ARTICLE 25 Installations de traction électrique 36
Abschnitt 26 Änderung der ständigen Signalisierung 11
ARTICLE 26 Modification de la signalisation permanente 36
Abschnitt 27 Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende 12
ARTICLE 27 Installations de limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires 37
Abschnitt 28 Änderung von technischen Einrichtungen 13
ARTICLE 28 Modifications des installations 39

Kapitel III. Trassenmanagement **14**
CHAPITRE III : GESTION DE LA CAPACITE **40**
Abschnitt 31 Grundsätze 14
ARTICLE 31 Principes 40
Abschnitt 32 Trassenanmeldung 14
ARTICLE 32 Demande de sillon 40
Abschnitt 33 Änderung und Streichung von Trassen 15
ARTICLE 33 Modification et suppression de sillons 40
Abschnitt 34 Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke 15
ARTICLE 34 Elaboration des renseignements techniques (RT) sur la section frontière 41

Kapitel IV. Regelungen für die Züge 16
CHAPITRE IV : PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS 42
Abschnitt 41 Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen 16
ARTICLE 41 Prescriptions à appliquer concernant la longueur, le freinage 42
Abschnitt 42 Schlusssignale an Zügen 16
ARTICLE 42 La signalisation d'arrière des trains 42
Abschnitt 43 Ausfall von Zügen 16
ARTICLE 43 Suppression de trains 42

-- gültig ab 14.04.2015 --

Kapitel V. Fahrdienst auf den Betriebsstellen **17**
CHAPITRE V : CIRCULATION DES TRAINS **43**
Abschnitt 51 Schriftliche Befehle 17
ARTICLE 51 Ordres écrits. Bulletins 43
Abschnitt 52 Gefährliche Ereignisse 17
ARTICLE 52 Incidents - Situations dangereuses 43
Abschnitt 53 Hilfeleistung 18
ARTICLE 53 Secours 44
Abschnitt 54 Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz 20
ARTICLE 54 Dérangement des installations de sécurité ou de radio embarquées 47
Abschnitt 55 Fahrdienstliche Meldungen 20
ARTICLE 55 Modalités de communications entre les AC 47
Abschnitt 56 Durchführung der Zugmeldungen 20
ARTICLE 56 Communications échangées pour la circulation des trains 47
Abschnitt 57 Abweichen vom Fahrplan 21
ARTICLE 57 Ecarts par rapport au plan de transport 49
Abschnitt 58 Gleissperrungen auf der Grenzstrecke 22
ARTICLE 58 Fermeture de voie sur la section frontière 49
Abschnitt 59 Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke 23
ARTICLE 59 Dérangement des installations techniques de la section frontière 50

Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporte (aT) **25**
CHAPITRE VI : TRANSPORTS EXCEPTIONNELS **53**
Abschnitt 61 Grundsätze 25
ARTICLE 61 Principes 53
Abschnitt 62 Zweisprachiger Vordruck 25
ARTICLE 62 Imprimé spécifique bilingue 53
Abschnitt 63 Einstellungsgenehmigung für aT 26
ARTICLE 63 Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels 54
Abschnitt 64 Anbieten und Annehmen von aT 26
ARTICLE 64 Offre et acceptation des transports exceptionnels 54

KAPITEL VII. RANGIEREN **27**
CHAPITRE VII : MANŒUVRES **55**
Abschnitt 71 Grundsatz 27
ARTICLE 71 Principes 55
Abschnitt 72 Rangieren auf der Grenzstrecke 27
ARTICLE 72 Manœuvres sur la section frontière entre les signaux F et Ls 100 55

Kapitel VIII. Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen und Arbeiten an diesen Anlagen **28**
CHAPITRE VIII : ENTRETIEN PREVENTIF ET CURATIF DES INSTALLATIONS FIXES ET TRAVAUX SUR CES INSTALLATIONS **56**
Abschnitt 81 Grundsätze 28
ARTICLE 81 Principes 56
Abschnitt 82 Zuständigkeitsbereiche der technischen Fachdienste beider Infrastrukturbetreiber 29
ARTICLE 82 Périmètre de compétences des services d'entretien de chaque GI 56
Abschnitt 83 Sperrfahrten bei Arbeiten 30
ARTICLE 83 Circulation à voie fermée pour travaux 57
Abschnitt 84 Arbeiten, die eine Freischaltung der Oberleitung erfordern 30
ARTICLE 84 Travaux nécessitant la mise hors tension de la caténaire 58
Abschnitt 85 Zugfahrten in den Bereich des anderen Infrastrukturbetreibers bei ausgeschalteter Oberleitung 31
ARTICLE 85 Circulation des trains en direction de la caténaire consignée du GI voisin 58
Abschnitt 86 Arbeiten an der Mastschaltersteuerung Bf Kehl 31
ARTICLE 86 Travaux sur la télécommande des interrupteurs côté Kehl 58
Abschnitt 87 Funktionstests der Masttrennschalter IL3 und IL6 Bf Kehl 31
ARTICLE 87 Essai de fonctionnement des interrupteurs IL3 et IL6 côté Kehl 59

-- gültig ab 14.04.2015 --

Anlage 1	**Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl**	**60**
ANNEXE 1	**PLAN DE LA SECTION FRONTIERE STRASBOURG NEUDORF/KEHL**	**60**
Anlage 2	**Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl mit ETCS-Balisen**	**62**
ANNEXE 2	**PLAN DE LA SECTION FRONTIERE STRASBOURG NEUDORF / KEHL AVEC LES BALISES ETCS**	**62**
Anlage 3a	**Befehl der DB (deutsch/französisch)**	**66**
ANNEXE 3a	**ORDRE DE LA DB (ALLEMAND / FRANÇAIS)**	**66**
Anlage 3 b	**Bulletin C und Cba (zweisprachig) der SNCF**	**69**
ANNEXE 3b	**BULLETINS C ET Cba (BILINGUE) DE LA SNCF**	**69**
Anlage 4	**Ansprechpartner**	**71**
ANNEXE 4	**LISTE DES CORRESPONDANTS**	**71**
Anlage 5	**Zweisprachiger Vordruck für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten**	**73**
ANNEXE 5	**IMPRIME BILINGUE UTILISE POUR L'ACHEMINEMENT DES TRANSPORTS EXCEPTIONNELS**	**73**
Anlage 6	**Zweisprachiger Vordruck „Freigabe zur Arbeit auf der Grenzstrecke“**	**75**
ANNEXE 6	**IMPRIME BILINGUE « ATTESTATION DE MISE HORS TENSION »**	**75**
Anlage 7	**Zweisprachiger Vordruck Zes/CSS**	**78**
ANNEXE 7	**IMPRIME BILINGUE Zes/CSS**	**78**

-- gültig ab 14.04.2015 --

Kapitel I. Allgemeines

Abschnitt 11 – Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die Ausgabe vom 15.07.2008 (SNCF-Richtlinie ST IN 310 (CR S0 n°1)). Sie tritt am 10 .10.2010 in Kraft.

Abschnitt 12 – Inhalt

(1) Die gemeinsame Regelung bestimmt die örtlichen Besonderheiten auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Strasbourg-Neudorf und Kehl.

(2) Die gemeinsame Regelung ergänzt alle Bestimmungen für den Betrieb der Infrastruktur, die auf dem deutschen und französischen Teil der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl gültig sind.

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

Es gelten die Richtlinien des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

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

Abschnitt 13 – Sprachregelung

Alle den Zugverkehr betreffenden Meldungen und Gespräche zwischen den Fahrdienstleitern (Fdl) Strasbourg-Neudorf und Kehl werden in deutscher Sprache geführt. Der Fdl Strasbourg-Neudorf ist zweisprachig.

Die Zugpersonale, die bis/ab Strasbourg Ville fahren, brauchen nicht zweisprachig zu sein.
Ein Mitarbeiter auf dem Stellwerk Strasbourg Ville ist zweisprachig.

Die Zugpersonale, die bis/ab Kehl fahren, müssen nicht zweisprachig sein. Im Bedarfsfall wendet sich das Zugpersonal in Kehl oder der Fdl Kehl an den zweisprachigen Fdl Strasbourg-Neudorf, der die gegenseitige Verständigung sicherstellt.

Abweichend davon müssen die Triebfahrzeugführer über eine minimale Ausbildung in der Fremdsprache verfügen, so dass sie dazu in der Lage sind, einen Nothaltauftrag in der jeweiligen Landessprache zu verstehen (siehe dazu Abschnitt 52).

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

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

-- gültig ab 14.04.2015 --

Abschnitt 14 – Änderung von Regelungen

(1) Diese gemeinsame Regelung wird von DB Netz und SNCF Infra herausgegeben. Alle Änderungen müssen im Voraus schriftlich abgestimmt und im Nachweis der Bekanntgaben eingetragen werden.

(2) Jede Änderung anderer Bestimmungen, die Auswirkung auf den Betrieb dieser Grenzstrecke hat, sind schriftlich mitzuteilen:

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

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

(3) DB Netz und SNCF Infra verständigen sich, um ggf. notwendige Fortbildungen ihrer Mitarbeiter zu organisieren.

(4) Jede Änderung, die Einfluss auf den Zugverkehr auf dieser Grenzstrecke hat, ist im Voraus den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die die Grenzstrecke befahren, mitzuteilen.

Abschnitt 15 – Ansprechpartner und bilaterale Treffen

(1) Das EIC AL und die Produktionsdurchführung Freiburg geben eine Liste mit allen Ansprechpartnern der SNCF Infra und DB Netz für jedes Arbeitsgebiet heraus. Diese Liste enthält für jeden Ansprechpartner:

- Name, Vorname
- Funktion
- E-Mail-Adresse
- Telefon- und ggf. Fax-Nr.
- Anschrift

Die Liste ist in Anlage 4 enthalten und wird unabhängig von dieser gemeinsamen Regelung ständig fortgeschrieben.

(2) Das EIC AL und die Produktionsdurchführung Freiburg treffen sich mindestens ein Mal pro Jahr, um eventuelle Probleme bei der Umsetzung der Regelungen dieser Unterlage zu lösen. Dabei wird die in Punkt 1 genannte Liste überprüft und ggf. umgehend aktualisiert.

(3) Die „UO Circulation Sud“ und das Arbeitsgebiet Fahrdienst der BZ Karlsruhe treffen sich mindestens einmal pro Halbjahr um sich über betriebliche Themen, die die Grenzstrecke betreffen, auszutauschen. Bei diesen Treffen muss mindestens ein Mal pro Jahr eine gemeinsame Kontrolle auf den Stellwerken der Grenzstrecke durchgeführt werden.

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

Abschnitt 21 – Betriebsführung auf der Grenzstrecke

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

(2) Die Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl ist zweigleisig; es wird in der Regel rechts gefahren.
Gleis 1 = Gleis Strasbourg-Neudorf – Kehl
Gleis 2 = Gleis Kehl – Strasbourg-Neudorf
Züge der Fahrtrichtung Strasbourg-Neudorf – Kehl, die im Bf Kehl in die Gleise 21 – 24 fahren sollen, befahren ab Strasbourg-Neudorf das linke Gleis (Gleis 2).

(3) Der Bahnhof Strasbourg-Neudorf ist örtlich mit einem Fdl im Stellwerk 1 besetzt.
Der Bahnhof Kehl wird vom Fdl Kehl aus der BZ Karlsruhe ferngesteuert.
Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke müssen die beiden Fdl anwesend sein.

(4) Die Grenzstrecke ist durchgehend besetzt.

Abschnitt 22 – Umschaltung der Zugsicherungssysteme

(1) Für die Züge, die nicht mit ETCS ausgestattet sind, ist die Grenzstrecke mit einem Systemwechsel PZB / KVB (punktförmige Zugbeeinflussung / Contrôle de Vitesse par balise) mit zwei Umschaltpunkten ausgerüstet (siehe Anlage 2).

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

Abschnitt 23 – Kommunikationseinrichtungen

Auf der Grenzstrecke sind folgende Telekommunikationseinrichtungen vorhanden:

Fdl Strasbourg-Neudorf:

- Zwei Fernsprecher für den Fdl und den Weichenwärter in Strasbourg-Neudorf, die neben den gewöhnlichen Verbindungen über folgende Möglichkeiten verfügen:
  - Streckenfernsprechleitung (Zugmeldeleitung) zwischen Fdl Strasbourg-Neudorf und Kehl, Kehl erreichbar über die Kurzwahl 074
  - Fernsprechverbindung der SNCF, Rufnummer zum Fdl Kehl: 784630.
  - Eine Notrufverbindung zwischen dem Fdl Strasbourg-Neudorf und dem Fdl Kehl, aktivierbar über die Kurzwahl 075.
    Im Stw Strasbourg-Neudorf wird ein Anruf signalisiert durch Erscheinen der Anzeige „appel urgent AC Kehl“ (Notruf Fdl Kehl) auf dem Bildschirm begleitet vom Klingelton (ausschließlich Bildschirmanzeige wenn auf beiden Geräten gleichzeitig gesprochen wird). Wenn auf beiden Apparaten gesprochen wird, muss der Fdl besonders auf die Anzeige achten (kein Klingelton).
  - Zugüberwachungsleitung zum COGC Alsace
  - Das öffentliche Netz; Ruf-Nr. zum Fdl Kehl: 0049 721 938-4265.
- Verbindung Radio Sol Train (Zugfunk) GSM-R (F) Kanal 4;
  Rufnummer zum Fdl Kehl: (900 049) 76009002

-- gültig ab 14.04.2015 --

Fdl Kehl:

- Eine Telekommunikationsanlage mit
  - Streckenfernsprechleitung (Zugmeldeleitung) zwischen Fdl Kehl und Strasbourg-Neudorf.
  - Notrufverbindung zwischen dem Fdl Kehl und dem Fdl Strasbourg-Neudorf.
  - Fernsprechverbindung SNCF, Rufnummer nach Strasbourg-Neudorf: 784527
- Telefon „Basa-Hicom“ für das interne und öffentliche Netz, Ruf-Nr. zum Fdl Strasbourg-Neudorf 0033 3 88 45 45 27.
- GeFo für Zugfunk GSM-R: Die Rufnummern für Fdl Strasbourg-Neudorf (900 033 77807502) und COGC Alsace (900 033 77807001) sind eingespeichert.

Die Grenzstrecke Kehl – Strasbourg-Neudorf ist mit Zugfunk GSM-R ausgerüstet.
B1 Die Umschaltung von GSM-R (F) nach GSM-R (D) (Fahrtrichtung Strasbourg-Neudorf – Kehl) und die Umschaltung von GSM-R (D) nach GSM-R (F), Kanal 4 (Fahrtrichtung Kehl – Strasbourg-Neudorf) erfolgt auf französischem Gebiet in km 7,575. Der Umschaltpunkt ist örtlich durch entsprechende Hinweistafeln gekennzeichnet.

Der Fdl Strasbourg-Neudorf erreicht einen in GSM-R (D) eingebuchten Zug mittels der Ruf-Nr. 900 049 2 xxxxx 01 (xxxxx = 5-stellige Zugnummer).

Abschnitt 24 – Sicherung der Fahrten auf der Grenzstrecke

(1) Die Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl wird betrieblich durch die Ausfahrsignale N 101, N 103, N 104 und N 121 bis N 124 des Bahnhofs Kehl und die Signale C50 und C52 des Bahnhofs Strasbourg-Neudorf begrenzt.

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

- Gleisfreimeldeanlage
- Erlaubniswechsel
- Das Stellen eines Ausfahrsignals N im Bf Kehl ist abhängig von der Fahrtstellung des Signals C50 oder C52 des Bf Strasbourg-Neudorf (um ein Anhalten eines elektrischen Zuges in der Schutzstrecke zu vermeiden).

  Dem Fdl Strasbourg-Neudorf wird die Signalstellung „Sémaphore“ am C50 oder C52 als Fahrtstellung angezeigt. Da dieses Signalbild vor der Weiterfahrt einen Halt am Signal vorschreibt, wird in diesem Fall die Fahrtstellung eines Ausfahrsignals N im Bf Kehl technisch verhindert.

  Der Fdl Kehl darf Signal Zs 1 oder einen Befehl für die Vorbeifahrt an einem haltzeigenden Ausfahrsignal N nur für nicht elektrisch betriebene Züge geben.

- Das Stellen eines Ausfahrsignals (C51 oder C53) für einen Fahrweg von Strasbourg-Neudorf nach Kehl ist abhängig von einer Wiederholungssperre (enclenchement de continuité), d. h. von der Deckung eines vorausfahrenden Zuges durch das Signal F100 oder FF100 des Bf Kehl.

(3) Fahrten auf dem linken Gleis werden mittels der folgenden Betriebsweisen durchgeführt:

Fahrtrichtung Kehl – Strasbourg-Neudorf (über Gleis 1 Strasbourg-Neudorf – Kehl):
Befahren des Gegengleises mit Hauptsignal und Signal Zs 6 ständig eingerichtet.

-- gültig ab 14.04.2015 --

Fahrtrichtung Strasbourg-Neudorf – Kehl:
Voies banalisées: Die Fahrtrichtung, in der die beiden Gleise genutzt werden, kann grundsätzlich freizügig gewählt werden. Der Tf erhält keine besondere Information über das Befahren des Gegengleises.

Vor dem Stellen eines Fahrwegs in das Gegengleis müssen die Fdl das Anbieten und Annehmen gemäß Abschnitt 56 durchführen.

(4) Der Einsatz von Fahrzeugen für Bau- und Instandhaltungszwecke (Nebenfahrzeugen), auf welche die Gleisfreimeldeanlage nicht zuverlässig anspricht, ist ohne Gleissperrung nicht gestattet.

Abschnitt 25 – Elektrischer Zugbetrieb

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

(2) Die Oberleitung der DB wird mit 15 kV Wechselspannung, 16,7 Hertz, betrieben und von der Zentralschaltstelle (Zes) Karlsruhe aus gesteuert.
Die Oberleitung der SNCF wird mit 25 kV Wechselspannung, 50 Hertz betrieben und vom Central Sous
B1 Stations (CSS) Pagny-sur-Moselle aus gesteuert.

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

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

(4) Die Trennung der beiden Stromsysteme ist auf französischem Gebiet durch einen neutralen Abschnitt, einen bahngeerdeten Abschnitt sowie einen weiteren neutralen Abschnitt zwischen den km 6,990 und 7,180 sichergestellt.

Abschnitt 26 – Änderung der ständigen Signalisierung

Änderungen der Signalisierung auf der Grenzstrecke werden den EVU durch die Organisationseinheit „Direction Sécurité et Expertise Métier“ (DSEM) der SNCF in Strasbourg mittels FLASH 2 („Fiche Ligne Avis Signalisation Hebdomadaire“) und durch DB Netz mittels La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten) bekannt gegeben.

Die notwendigen Informationen sind jeweils 3 Wochen vor Gültigkeit an die folgenden Stellen zu senden:

26.1 Änderungen auf dem französischen Netz: Ansprechpartner der DB Netz siehe Anlage 4.

26.2 Änderungen auf dem deutschen Netz: Ansprechpartner der SNCF siehe Anlage 4.

-- gültig ab 14.04.2015 --

Abschnitt 27 – Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten

27.1 Langsamfahrstellen

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

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

- durch die Organisationseinheit DSEM der SNCF in Strasbourg mittels FLASH 2

und

- durch DB Netz mittels La.

(1) Geplante Langsamfahrstellen

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

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

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

Dieser Informationsaustausch muss mit Empfangsbestätigung erfolgen. Ansprechpartner wie im Abschnitt 26.

(2) Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

a) Langsamfahrstellen, die unvorhergesehen eingerichtet werden müssen, sind

- auf deutschem Gebiet: von den technischen Stellen DB Netz der zuständigen Abteilung und dem Fdl Kehl umgehend mitzuteilen; der Fdl Kehl verständigt den Fdl Strasbourg-Neudorf und den COGC Alsace,

- auf französischem Gebiet: von den technischen Stellen der SNCF Infra dem Fdl Strasbourg-Neudorf umgehend mitzuteilen; der Fdl Strasbourg-Neudorf verständigt den Fdl Kehl und den COGC Alsace.

Bei Aufhebung der Langsamfahrstelle ist analog zu verfahren.

b) Bei unvorhergesehenen Langsamfahrstellen müssen durch die Fdl folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet

Fdl Kehl und Strasbourg-Neudorf verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl Nr. 9 (siehe Anlage 3a). Wenn die La-Berichtigung in Kraft tritt, unterrichtet der Fdl Kehl den Fdl Strasbourg-Neudorf mit folgendem Wortlaut:

„Fdl Kehl an Fdl Strasbourg-Neudorf:
Befehl Nr. 9 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km … bis km …“

-- gültig ab 14.04.2015 --

(« AC Kehl à AC Strasbourg Neudorf:
Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n°9 pour la limitation de vitesse entre km … et km … »)

Langsamfahrstelle befindet sich auf französischem Gebiet

Fdl Kehl und Strasbourg-Neudorf verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl Nr. 9, bis das weiße Blitzlicht aufgestellt ist.
Nachdem der Fdl Strasbourg-Neudorf über die Aufstellung des weißen Blitzlichtes unterrichtet wurde, verständigt er den Fdl Kehl mit folgendem Wortlaut:

„Fdl Strasbourg-Neudorf an Fdl Kehl: Befehl Nr. 9 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km … bis km …"

(« AC Strasbourg Neudorf à AC Kehl :
Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n°9 pour la limitation de vitesse entre km ... et km … »)

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

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

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

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

27.2 Andere vorübergehende Besonderheiten

Die unter 27.1 genannten Maßnahmen sind auch bei anderen vorübergehenden Besonderheiten anzuwenden.

Abschnitt 28 – Änderung von technischen Einrichtungen

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

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

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

-- gültig ab 14.04.2015 --

Kapitel III. Trassenmanagement

Abschnitt 31 – Grundsätze

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

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. RFF führt die Studie durch und muss vor der Planung jeder Trasse die formelle Zustimmung der DB Netz AG 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 der DB Netz AG und dem regionalen Fahrplanbüro (BHR) oder COGC Alsace statt.

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

Auf der Grenzstrecke wird nach französischen Fahrplanunterlagen gefahren.

Die französischen Fahrplanunterlagen für Züge des Gelegenheitsverkehrs und Änderungen zum Netzfahrplan auf der Grenzstrecke sind sowohl an den Fdl Strasbourg-Neudorf als auch an den Fdl Kehl zu senden.

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

Abschnitt 32 – Trassenanmeldung

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

Links (Stand Juli 2010):
http://fahrweg.dbnetze.com/site/dbnetz/de/nutzungsbedingungen/snb/snb.html
http://www.rff.fr/mediatheque/textes-de-reference-francais-45/document-reference/?lang=fr

-- gültig ab 14.04.2015 --

Abschnitt 33 – Änderung und Streichung von Trassen

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

Wenn Trassen aus betrieblichen Gründen oder zum Zweck von Arbeiten an der Infrastruktur auf der Grenzstrecke geändert oder gestrichen werden sollen, stimmen sich der Bereich Fahrplan Karlsruhe und „Pôle Planification Programmation de l'infrapôle rhénan" ab, um mit dem oder den betroffenen EVU eine Lösung zu finden, die die Durchführung der Zugfahrten unter den bestmöglichen Umständen erlaubt (siehe Anlage 4).

Das BHR oder das COGC Alsace unterrichtet den Fdl Strasbourg-Neudorf über die Änderung oder Streichung von Trassen.

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

Die Fdl Kehl und Strasbourg-Neudorf informieren sich gegenseitig so früh wie möglich über die Änderung oder Streichung von Trassen.

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

SNCF Infra ist für die Erarbeitung der Fahrplanunterlagen (RT = Renseignements Techniques) auf der Grenzstrecke zuständig. Zu diesem Zweck sendet DB Netz RB Südwest die dafür notwendigen Unterlagen und insbesondere die Änderungen des Verzeichnisses der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) auf dem deutschen Abschnitt der Grenzstrecke an folgende Adresse (siehe Anlage 4):

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

So lange eine geänderte Geschwindigkeit noch nicht in den RT enthalten ist, müssen die Tf wie bei einer vorübergehenden Langsamfahrstelle verständigt werden (siehe Abschnitt 27).

-- gültig ab 14.04.2015 --

Kapitel IV. Regelungen für die Züge

Abschnitt 41 – Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen

Die französischen Regelungen bezüglich Zuglänge und Bremsen sind auf der Grenzstrecke bis zum Bahnhof Kehl einschließlich anzuwenden.

Abweichend davon ist es zugelassen, dass in Richtung Deutschland fahrende und von dort kommende Reisezüge auf der Grenzstrecke sowie ab/bis Strasbourg Ville nach den deutschen Regelungen bezüglich der Bremsen verkehren dürfen.

Abschnitt 42 – Schlusssignale an Zügen

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

- zwei rote Lichter

  oder

- zwei Schlusslaternen

Verantwortlich für die Zugschlusssignale ist das jeweilige EVU.

Abschnitt 43 – Ausfall von Zügen

(1) Bei Ausfall von Zügen auf der Grenzstrecke müssen die EVU so früh wie möglich das COGC Alsace und die BZ Karlsruhe verständigen (siehe Anlage 4).

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

(3) COGC Alsace verständigt den Fdl Strasbourg-Neudorf. BZ Karlsruhe verständigt den Fdl Kehl.

(4) Die Fdl Strasbourg-Neudorf und Kehl informieren sich gegenseitig so früh wie möglich über den Ausfall von Zügen.

-- gültig ab 14.04.2015 --

Kapitel V. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Abschnitt 51 – Schriftliche Befehle

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

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

Um den grenzüberschreitenden Verkehr zu vereinfachen, können die zweisprachigen Vordrucke auch bis zu den Bahnhöfen Strasbourg Ville, Appenweier und Offenburg Pbf/Gbf verwendet werden.

Abschnitt 52 – Gefährliche Ereignisse

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

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

Die Meldung ist einzuleiten mit den Worten:

„Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!“

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

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

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

(4) Der Fdl Kehl verständigt die Notfallleitstelle in Karlsruhe.
Der Fdl Strasbourg-Neudorf verständigt das COGC Alsace.

(5) Die Fdl Kehl und Strasbourg-Neudorf vereinbaren die erforderlichen Maßnahmen und verständigen ihre vorgesetzten Organisationseinheiten entsprechend den Vorschriften des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.

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

(7) Bei Entgleisungen oder anderen gefährlichen Unregelmäßigkeiten, die den Einsatz von Notfalltechnik erforderlich machen, werden die Mittel des Infrastrukturbetreibers eingesetzt, die am besten geeignet sind, die Aufnahme des Regelbetriebes zu erreichen.

(8) Wird ein Einsatz von externen Hilfskräften (Feuerwehr, Polizei, …) erforderlich, erfolgt der Aufruf von Hilfe durch das jeweilige EIU nach den eigenen Regelungen. Die Notfallmeldegrenze bildet die Staatsgrenze.

(9) <u>Notausschaltung der Oberleitung gemäß der französischen Vorschrift:</u>
B1 Eine Notausschaltung der Schaltgruppen 3301 und 3302 kann mittels Ausschaltung der Masttrennschalter IL3 und IL6 durch CSS Pagny-sur-Moselle erfolgen. Dies bewirkt die automatische Ausschaltung der Schalter 1 und 2, die in der Zuständigkeit der Zes Karlsruhe liegen.

-- gültig ab 14.04.2015 --

B1 Die Schalter IL3 und IL6 dienen ausschließlich
- der Ausschaltung durch CSS Pagny-sur-Moselle im Gefahrenfall, um Züge im Bereich der Oberleitungsschaltgruppen 3301 und/oder 3302 anzuhalten
- zur Herstellung einer "neutralen Schutzzone" (SNOP - gemäß der französischen Vorschrift), bei einer Notausschaltung von benachbarten, auf französischem Territorium befindlichen Oberleitungsschaltgruppen.

Der Schaltzustand der Schalter IL3 und IL6 wird der Zes Karlsruhe angezeigt.

B1 Wenn die Gründe für die Notausschaltung der Oberleitung weggefallen sind, erfolgt die Wiedereinschaltung der Schalter IL3 und/oder IL6 gemäß der französischen Vorschrift durch CSS Pagny-sur-Moselle. Erst nach Einschaltung der Schalter IL3 und/oder IL6 und Meldung der Wiedereinschaltbereitschaft durch DB Netz an DB Energie erfolgt die Einschaltung der Schalter 1 und/oder 2 durch die Zes Karlsruhe.

(10) Die Herstellung des spannungsfreien Zustands der Schaltgruppen 3301 und/oder 3302 (Ausschaltung und Bahnerdung durch DB-Mitarbeiter) im Gefahrenfall (z. B. Personen in gefährlicher Nähe zu unter Spannung stehenden Teilen, Brand, herabhängende Teile) erfolgt gemäß der deutschen Regelungen.

B1 Die Ausschaltung der Schaltgruppen 3301 und/oder 3302 erfolgt durch die Zes Karlsruhe und wird von dieser dem Fdl Kehl mitgeteilt.
Der Fdl Kehl informiert den Fdl Strasbourg-Neudorf, der die Information an CSS Pagny-sur-Moselle weitergibt. Die Mitteilung über die durchgeführte Bahnerdung der Schaltgruppen 3301 und/oder 3302 erfolgt ebenfalls an den Fdl Kehl und von diesem an den Fdl Strasbourg-Neudorf; dieser verständigt COGC Alsace.

Abschnitt 53 – Hilfeleistung

(1) Grundsatz

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

1.2. Die Fdl vereinbaren nach Eingang der Anforderung einer Hilfeleistung eine Gleissperrung gem. Abschnitt 58, die erst nach Beendigung der Hilfeleistung aufgehoben wird.

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

1.4. Die Hilfeleistung wird je nach Erfordernis erbracht von:

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

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

(2) Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft

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

Die Zustimmung zum Zurücksetzen wird vom Fdl des rückgelegenen Bahnhofs durch zweisprachigen Befehl 11 erteilt mit folgendem deutschen oder französischen Wortlaut:

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

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

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

-- gültig ab 14.04.2015 --

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

"Fdl ... an Fdl ...: Liegengebliebener Zug Nr. ... vollständig nach ... zurückgekehrt."

(3) <u>Zuführen der Hilfeleistung vom rückgelegenen Bahnhof</u>

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

„Fdl ... an Fdl ...: Sperrfahrt (Nummer) wird vom rückgelegenen Bahnhof ... abgelassen."

Die Sperrfahrt erhält bei der Zuführung
- vom Bf Kehl zweisprachigen DB-Befehl 2, 9 (Fahren auf Sicht) und 11 gem. Punkt 3.1 oder 3.2 oder
- vom Bf Strasbourg-Neudorf einen zweisprachigen Befehl C Selbstblock SNCF (Bulletin Cba) und einen zweisprachigen DB-Befehl 11 gem. Punkt 3.1 oder 3.2.

3.1 <u>Rückkehr der Sperrfahrt mit dem liegengebliebenen Zug in den rückgelegenen Bahnhof</u>

Die Zustimmung zum Zurücksetzen wird vom Fdl des rückgelegenen Bahnhofs durch zweisprachigen Befehl 11 erteilt mit folgendem deutschen oder französischen Wortlaut:

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

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

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

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

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

3.2 <u>Schieben des liegengebliebenen Zuges</u>

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erteilt zweisprachigen Befehl 11 mit folgendem deutschen oder französischen Wortlaut:

„Schieben Sie den liegengebliebenen Zug bis in den Bahnhof ..."

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

Die Einfahrt in den vorausgelegenen Bahnhof erfolgt gemäß den Regeln des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.
Nach Ankunft der Sperrfahrt mit dem liegengebliebenen Zug verständigt der Fdl den Fdl des rückgelegenen Bahnhofs mit dem Wortlaut:

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

(4) <u>Zuführen der Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof</u>

Der die Sperrfahrt ablassende Fdl erkundigt sich beim Nachbar-Fdl, welcher Zug als letzter vor dem liegengebliebenen Zug abgelassen wurde.

Die Antwort ist mit folgendem festen Wortlaut zu geben:

„Fdl ... an Fdl ...: Zug Nr. … ist letzter Zug vor dem liegengebliebenen Zug Nr. …".

Der Fdl, der die Mitteilung erhält, prüft in seinem Zugmeldebuch nach, dass dieser Zug in seinem Bahnhof angekommen ist.

-- gültig ab 14.04.2015 --

Die Sperrfahrt erhält bei der Zuführung

- vom Bf Kehl zweisprachigen DB-Befehl 2 und 9 (Fahren auf Sicht) und 11 mit folgendem Wortlaut:

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

- vom Bf Strasbourg-Neudorf einen zweisprachigen Befehl C Selbstblock SNCF (Bulletin Cba) und einen zweisprachigen DB-Befehl 11 mit folgendem deutschen oder französischen Wortlaut:

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

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

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

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

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

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

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

Abschnitt 54 – Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz

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

Abschnitt 55 – Fahrdienstliche Meldungen

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

(2) Die Fdl melden sich mit:
„Fahrdienstleiter Kehl (Name)“
„Fahrdienstleiter Strasbourg-Neudorf (Name)“

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

(4) Wiederholungen sind einzuleiten mit den Worten „*Ich wiederhole*“ und mit „*Richtig*“ zu bestätigen.

Abschnitt 56 – Zugnummernmeldeanlage, Zugmeldungen

(1) Die Strecke zwischen Strasbourg-Neudorf und Kehl ist mit einer automatischen Zugnummernmelde-anlage ausgerüstet. Die Züge müssen daher im Regelfall nicht telefonisch abgemeldet werden.

(2) Alle Züge auf dem Gegengleis müssen mittels Zugnummernmeldeanlage angeboten und angenommen werden. Ein Zug darf erst abfahren, wenn er vom Nachbar-Fdl angenommen worden ist.

Ein Zug darf angeboten und angenommen werden:

- nach Ankunft des letzten Zuges aus der Gegenrichtung

-- gültig ab 14.04.2015 --

- bis zu 5 Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit

(3) Bei gestörter Zugnummernmeldeanlage:

- sind die Züge telefonisch abzumelden,

- bei Fahrten auf dem Gegengleis zusätzlich vorher telefonisch anzubieten und anzunehmen.

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

- Die Züge sind bis zu 5 Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit mit folgendem Wortlaut abzumelden:

*„**Zug** (Nummer) **in** (Name des Bahnhofs) **voraussichtlich ab** (Minute).“*

Weicht die tatsächliche Ab- oder Durchfahrtszeit um zwei Minuten oder mehr von der gemeldeten Zeit ab, ist die Zugmeldung wie folgt zu berichtigen:

*„**Berichtigte Zugmeldung**: **Zug** (Nummer) **in** (Name des Bahnhofs) **ab** (Minute).“*

- Jede Abmeldung ist zu wiederholen.

- Bei Zügen auf dem Gegengleis sind die Worte „***auf dem Gegengleis***“ zu ergänzen.

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

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

Die Rücknahme der Abmeldung ist zu wiederholen.

- Züge auf dem Gegengleis müssen vor der Abmeldung wie folgt telefonisch angeboten und angenommen werden:

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

Angenommen wird der Zug mit den Worten: *„**Zug** (Nummer) **auf dem Gegengleis 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) **auf dem Gegengleis ja**“.*

(4) Züge mit außergewöhnlichen Transporten sind gemäß den Regelungen in Abschnitt 64 anzubieten und anzunehmen.

Abschnitt 57 – Abweichen vom Fahrplan

(1) Die Reihenfolge der Züge kann ggf. geändert werden, wenn dies zwischen den Fdl Kehl und Strasbourg-Neudorf vereinbart wird.

(2) Züge beider Richtungen – ausgenommen Reisezüge, deren Abfahrtszeiten veröffentlich sind – dürfen mit Zustimmung des Zugdisponenten des COGC Alsace vor Plan abgelassen werden.

(3) Alle Zugverspätungen von 10 Minuten und mehr müssen in folgender Form gemeldet werden:

*„**Fdl … an Fdl …: Zug** (Nummer) **verkehrt mit ca. … Minuten Verspätung ab** …“*

Abschnitt 58 – Gleissperrungen auf der Grenzstrecke

(1) Es wird zwischen geplanten und unvorhergesehenen Gleissperrungen unterschieden.

- Geplante Gleissperrungen werden bei Bauarbeiten angewendet, die eine Unterbrechung des Verkehrs notwendig machen (siehe Kapitel VIII).

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

(2) Zuständiger Fdl für Gleissperrungen
Gleis Strasbourg-Neudorf – Kehl (Gleis 1): Fdl Strasbourg-Neudorf
Gleis Kehl – Strasbourg-Neudorf (Gleis 2): Fdl Kehl

(3) Sperrabschnitte:
Das Gleis Strasbourg-Neudorf – Kehl (Gleis 1) wird vom Signal C50 (km 7,001) in Strasbourg-Neudorf bis zum Signal F100 (km 7,702) in Kehl gesperrt.

Das Gleis Kehl – Strasbourg-Neudorf (Gleis 2) wird vom Signal FF100 (km 7,702) in Kehl bis zum Signal C52 (km 7,010) in Strasbourg-Neudorf gesperrt.

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

(5) Vereinbarung der Gleissperrung
Der Abschnitt kann erst gesperrt werden, wenn die beiden Fdl anhand der Gleisfreimeldeanlage festgestellt haben, dass der zuletzt gefahrene Zug den Abschnitt vollständig geräumt hat.
Für die Vereinbarung einer Gleissperrung ist folgender Wortlaut anzuwenden:

„Fdl *(Bahnhof)* ***an Fdl*** *(Bahnhof)****:***
Kann das Gleis *(Nummer)* ***von*** *(Bahnhof)* ***nach*** *(Bahnhof)* ***gesperrt werden?“***

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

„Fdl *(Bahnhof)* ***an Fdl*** *(Bahnhof)****:***
Ja, mit Sperrung des Gleises *(Nummer)* ***von*** *(Bahnhof)* ***nach*** *(Bahnhof)* ***einverstanden.“***

Mit Erhalt dieser Meldung trifft der zuständige Fdl die erforderlichen Maßnahmen und spricht die Sperrung mit folgendem Wortlaut aus:

„Fdl *(Bahnhof)* ***an Fdl*** *(Bahnhof)****: Gleis*** *(Nummer)* ***von*** *(Bahnhof)* ***nach*** *(Bahnhof)* ***gesperrt.“***

Im Fall einer unvorhergesehenen Gleissperrung kann diese sofort ausgesprochen werden ohne die Anfrage und Zustimmung.

Die Fdl weisen die Sperrung in der dafür vorgesehenen Unterlage nach.

(6) Aufhebung der Gleissperrung

Die Sperrung des Gleises wird durch den zuständigen Fdl aufgehoben, wenn alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind.
Nach der Durchführung von Bauarbeiten müssen die Fdl die gemäß den jeweiligen nationalen Regelungen erforderlichen Bestätigungen über Freisein und Befahrbarkeit des Gleises erhalten.

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

*„**Fdl** (Bahnhof) **an Fdl** (Bahnhof):*
Sperrung des Gleises *(Nummer)* ***von*** *(Bahnhof)* ***nach*** *(Bahnhof)* ***kann aufgehoben werden.“***

-- gültig ab 14.04.2015 --

Die Gleissperrung wird aufgehoben mit den Worten:

*„**Fdl** (Bahnhof) **an Fdl** (Bahnhof):*
Sperrung des Gleises** (Nummer) **von** (Bahnhof) **nach** (Bahnhof) **aufgehoben.“

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

Abschnitt 59 – Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke

59.1 Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl

Sind alle Kommunikationseinrichtungen gestört, kann der Zugverkehr weiter durchgeführt werden, wenn die Sicherungstechnik gemäß Artikel 24 und die dazugehörigen Anzeigen sowie die Zugnummernmeldeanlage ordnungsgemäß arbeiten.

Für die Zugfolge ist grundsätzlich der Fahrplan maßgeblich. Dispositive Abweichungen können ggf. zwischen der BZ Karlsruhe und dem COGC Alsace vereinbart und den Fdl Kehl und Strasbourg-Neudorf mitgeteilt werden.

Muss aufgrund einer Störung der Sicherungstechnik (Abschnitt 59.2) in einem der beiden Gleise dem Fdl Kehl eine Rückmeldung gegeben werden und ist dies aufgrund einer Störung aller Kommunikationseinrichtungen nicht möglich, muss der Fdl Kehl den betroffenen Zügen einen schriftlichen Befehl 9 „Fahren auf Sicht“ Grund Nr. 1 und Befehl 11 „max. 30 km/h“ erteilen. In diesem Fall ist ein Befahren des Gegengleises in diesem Gleis nicht zugelassen.

59.2 Störung der Sicherungstechnik auf der Grenzstrecke

Tritt eine Störung der Sicherungstechnik auf der Grenzstrecke in einem Gleis auf, ist der Verkehr über das Gleis abzuwickeln, das von der Störung nicht betroffen ist. Ist dies nicht möglich oder sind von einer Störung beide Gleise betroffen, sind grundsätzlich die Maßnahmen gemäß der Regelungen des jeweiligen EIU zu treffen. Diese können vorsehen, eine der folgenden Maßnahmen zu treffen:

(1) Einzelräumungsprüfung

Diese kann nur vom Fdl Kehl angefordert werden.

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

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

Die Rückmeldung ist in der dafür vorgesehenen Unterlage nachzuweisen.

Wenn die Rückmeldung durch den Fdl Strasbourg-Neudorf nicht gegeben werden kann, teilt er dies dem Fdl Kehl mit folgendem Wortlaut mit:

„***Rückmeldung für Zug** (Nummer) **nicht möglich.***“

In diesem Fall erteilt der Fdl Kehl dem Tf des nächsten Zuges einen schriftlichen Befehl 9 „Fahren auf Sicht“ Grund Nr. 1 und Befehl 11 „max. 30 km/h“.

(2) Räumungsprüfung auf Zeit

Der Fdl, bei dem die Störung aufgetreten ist, führt Räumungsprüfung auf Zeit durch Rückmelden mit folgendem Wortlaut ein:

„Rückmelden erforderlich ab ... Uhr wegen ...** (Angabe des Grundes).“

-- gültig ab 14.04.2015 --

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

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

Die Rückmeldung ist in der dafür vorgesehenen Unterlage nachzuweisen.

Wenn die Rückmeldung nicht gegeben werden kann, ist dies dem Nachbar-Fdl mit folgendem Wortlaut mitzuteilen:

„***Rückmeldung für Zug*** *(Nummer)* ***nicht möglich.***“

Es sind die Maßnahmen gemäß der Regelungen des jeweiligen EIU zu treffen.

Besonderheit bei gestörtem Erlaubniswechsel:
Bei gestörtem Erlaubniswechsel muss das Anbieten und Annehmen für beide Fahrtrichtungen im betroffenen Gleis durchgeführt werden.

(3) Aufheben

Das Rückmelden ist von dem Fahrdienstleiter aufzuheben, der es eingeführt hat.

Das Rückmelden darf aufgehoben werden, wenn der Anlass dafür beseitigt ist und je ein Zug in beiden Richtungen mit ordnungsgemäßer Signalbedienung und ordnungsgemäß wirkender Gleisfreimeldeanlage gefahren ist.

Das Rückmelden wird mit folgendem Wortlaut aufgehoben:

„Rückmelden aufgehoben ab .... Uhr“.

59.3 Störung der Oberleitung auf der Grenzstrecke

(1) Die Störungsbeseitigung erfolgt gem. Kapitel VIII. durch den jeweiligen Oberleitungsdienst für die Anlagen, die in der Technologie des eigenen Netzes ausgeführt sind, bis zur definierten Nachspannlänge.

(2) Kann bei einer Oberleitungsstörung auf der Rheinbrücke nicht eindeutig festgestellt werden, ob die Störung die französischen oder deutschen Anlagenteile betrifft, verständigt der
- Fdl Strasbourg-Neudorf das Centre de Supervision Quart Nord-est (CSQNE), das seinen Oberleitungsdienst verständigt
- Fdl Kehl die Zes Karlsruhe und die zuständige Stelle bei DB Netz
Der zuerst an der Störungsstelle eintreffende Oberleitungsdienst stellt die genaue Lage der Störung fest und wartet die Ankunft des Oberleitungsdienstes des Nachbar-EIU ab, um ihn über die Lage und Art der Störung zu informieren.

(3) Behandlung von Kurzschlüssen in den Schaltgruppen 3301/3302
Dies erfolgt gemäß der jeweils gültigen Regeln der DB.
Die Zes Karlsruhe erstellt ein Kurzschlussmeldeprotokoll. Dieses Protokoll erhält der Oberleitungsdienst der DB Netz AG, der die entsprechenden Maßnahmen in seinem Instandhaltungsbereich durchführt. Liegt die Kurzschlussursache beim Nachbar-EIU, teilt der Oberleitungsdienst der DB Netz AG dies dem Fdl
B1 * Strasbourg-Neudorf mit und bittet ihn, dass er eine Besichtigung der Oberleitung für die Schaltgruppen
* 3301/3302 veranlasst. Der Fdl Strasbourg-Neudorf fordert spätestens am Morgen des nächsten Tages beim CSQNE einen Mitarbeiter Oberleitung (agent caténaire) an.
Der Mitarbeiter E/M (agent caténaire), der die Besichtigung durchgeführt hat, berichtet an den Fdl Strasbourg-Neudorf und seinen Vorgesetzten.

-- gültig ab 14.04.2015 --

Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporte (aT)

Abschnitt 61 – Grundsätze

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

- ein „Avis de Transport Exceptionnel“ (ATE), herausgegeben vom Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) von SNCF Infrastructure, das die Bedingungen für das Verkehren auf dem französischen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält
- eine Bza, herausgegeben vom „Team außergewöhnliche Transporte“ (TaT) der DB Netz RB Südwest, die die Bedingungen für das Verkehren auf dem deutschen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält.

Ein außergewöhnlicher Transport, der auf der Grenzstrecke verkehrt, darf erst mit einem Zug befördert werden, wenn von Seiten der DB Netz eine Beförderungsanordnung (Bef-Ano) für die Züge des Netzfahrplans oder eine Fahrplananordnung (Fplo) für die Züge des Gelegenheitsfahrplans **und** von Seiten der SNCF Infra eine “Autorisation d’Incorporation d’un Transport Exceptionnel” (Einstellungsgenehmigung für einen außergewöhnlichen Transport) vorliegt.

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

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

(3) Die Einstellungsgenehmigung der SNCF Infra wird gegeben:

- für die Fahrtrichtung Frankreich – Deutschland: durch eine Dépêche an die zuständige Stelle des EVU, ggf. über das vorgelagerte COGC.
- für die Fahrtrichtung Deutschland – Frankreich: die auf dem an DB Netz (Fpl Karlsruhe) gerichteten speziellen zweisprachigen Vordruck vermerkte Zustimmung des COGC Alsace.

Abschnitt 62 – Zweisprachiger Vordruck

Das COGC Alsace und die zuständige Fahrplanabteilung der DB Netz RB Südwest (Fpl) bieten sich außergewöhnliche Transporte gegenseitig an. Zu diesem Zweck sendet je nach Fahrtrichtung COGC 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 (siehe Abschnitt 32.6) bearbeitet werden kann.

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

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

Das COGC Alsace verständigt mittels Dépêche den Fdl Strasbourg-Neudorf und teilt ihm den Verkehrstag, den betreffenden Zug sowie die ATE- und Bza-Nr. mit. Parallel dazu informiert Fpl den Fdl Kehl 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 für den Zug unter Nennung der Zugnummer, der ATE- und Bza-Nummer(n) und des Zusatzes „mit Einschränkung“ oder „ohne Einschränkung“ das telefonische Zugmeldeverfahren anzuwenden. Soll der Zug im Gegengleis verkehren, ist zusätzlich das Anbieten und Annehmen mittels Zugnummernmeldeanlage gemäß Abschnitt 56 durchzuführen.

Für das Anbieten ist folgender Wortlaut zu verwenden:

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

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

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

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

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

„Nein warten.“

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

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

-- gültig ab 14.04.2015 --

Kapitel VII. Rangieren

Abschnitt 71 – Grundsatz

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

Abschnitt 72 – Rangieren auf der Grenzstrecke

(1) Rangierfahrten im Bf Kehl über die Weiche 151 hinaus müssen zwischen dem Fdl Kehl und dem Fdl Strasbourg-Neudorf vereinbart werden. Auf Anforderung durch den Fdl Kehl stellt der Fdl Strasbourg-Neudorf sicher, dass keine Fahrt in Richtung Gleis 1 (Strasbourg-Neudorf – Kehl) stattfindet, indem er die Signale auf Halt stellt und Sperren anbringt.

Der Fdl Kehl teilt dem Fdl Strasbourg-Neudorf mit, wenn das Rangieren über die Weiche 151 hinaus beendet ist.

(2) Rangierfahrten vom Bahnhof Strasbourg-Neudorf kommend über das Signal C52 hinaus sind mit dem Fdl Kehl zu vereinbaren. Auf Anforderung durch den Fdl Strasbourg-Neudorf stellt der Fdl Kehl sicher, dass keine Fahrt in Richtung Gleis 2 (Kehl – Strasbourg-Neudorf) stattfindet, indem er die Signale auf Halt stellt und Sperren anbringt.

Der Fdl Strasbourg-Neudorf teilt dem Fdl Kehl mit, wenn das Rangieren über das Signal C52 hinaus beendet ist.

(3) Wenn es wahrscheinlich ist, dass die Rangierfahrt die Schutzstrecke befährt, muss sichergestellt sein, dass sie mit Dieseltraktion fährt.

(4) Bei gestörten Sicherungseinrichtungen oder wenn die Verständigung zwischen den Fdl Kehl und Strasbourg-Neudorf völlig gestört ist, ist das Rangieren gemäß der Punkte 1 und 2 verboten.

-- gültig ab 14.04.2015 --

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

Abschnitt 81 – Grundsätze

(1) Jeder Infrastrukturbetreiber sorgt für die Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen, die seinen jeweiligen technischen Spezifikationen entsprechen, unabhängig davon, ob sich diese auf deutschem oder französischem Gebiet befinden.

(2) Planbare Arbeiten an Einrichtungen auf dem anderen Staatsgebiet müssen zwischen den betroffenen technischen Fachdiensten der beiden Infrastrukturbetreiber vereinbart werden. Der Infrastrukturbetreiber, auf dessen Gebiet sich die Einrichtung befindet, stellt dem Infrastrukturbetreiber, der die Arbeiten durchführt, eine technische Fachkraft zur Verfügung.
Die zuständigen technischen Fachdienste geben ein gemeinsames zweisprachiges Dokument heraus, in dem die bei der Durchführung der Arbeiten zu beachtenden Bedingungen beschrieben sind.
Für ständig wiederkehrende Wartungsarbeiten, für die die anzuwendenden Regelungen den technischen Fachdiensten der beiden Infrastrukturbetreiber bekannt sind, ist ein solches Dokument nicht erforderlich.

(3) Für alle planbaren Arbeiten, die Auswirkungen auf den Zugverkehr haben oder für die eine Gleissperrung erforderlich ist, müssen die schriftlichen Anweisungen spätestens 4 Wochen vor Beginn der Arbeiten zwischen dem RB Südwest der DB Netz und dem COGC Alsace gegenseitig abgestimmt werden. Sie legen hierbei den Inhalt der Arbeiten, die Auswirkungen auf den Betriebsablauf, den Ausführungszeitraum und die zu treffenden Maßnahmen fest.

(4) Geplante Arbeiten sind von der begleitenden technischen Fachkraft des örtlich zuständigen Infrastrukturbetreibers mit dem Fdl, auf dessen Gebiet die Arbeiten durchgeführt werden sollen, zu vereinbaren.
Vor der Zustimmung stimmt sich dieser Fdl mit dem Nachbar-Fdl und dem COGC Alsace ab.
Er ergreift anschließend die zur Durchführung der Arbeiten erforderlichen Maßnahmen (z. B. Gleissperrung).

(5) Bei Arbeiten zur Entstörung von festen Anlagen auf dem anderen Staatsgebiet, die ohne Verständigung der technischen Fachdienste untereinander stattfinden, ist eine Gleissperrung erforderlich.

-- gültig ab 14.04.2015 --

Abschnitt 82 – Zuständigkeitsbereiche der technischen Fachdienste beider Infrastrukturbetreiber

(1) Rheinbrücke: Bauwerk mit dazugehörigen Gleisanlagen

Die Unterhaltung der Rheinbrücke (Oberbauten, Widerlager und Pfeiler) ist besonders geregelt gemäß dem „Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Bau einer Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl“ vom 14. März 2006.

DB Netz unterhält die auf der französischen Seite der Rheinbrücke liegende Gleisanlage bis zum westlichen Widerlager. Zur Kostenregelung siehe o. g. Vertrag. Die Instandhaltungsgrenze Fahrbahn befindet sich in km 7,575 und ist örtlich durch Schilder gekennzeichnet.

(2) Signaleinrichtungen

Die DB Netz AG unterhält folgende Einrichtungen:

- Einfahrsignale F100 und FF100 mit 2000/1000 Hz PZB-Magneten und Achszähler in km 7,702

- 500 Hz PZB-Magnete in km 7,451

- Einfahrvorsignalwiederholer VWf100 und VWff100 mit Signal Lf 6 in km 7,402

- die 2000 Hz-Prüfmagnete zur Geschwindigkeitsüberwachung in km 7,302

- die 2000 Hz-Prüfmagnete in km 6,990 (Gleis 1) und km 7,010 (Gleis 2)

- das Schalthaus und die Erdung am Widerlager Strasbourg-Nord

- signaltechnische Einrichtungen im DB-Teil des Schalthauses am Widerlager Strasbourg-Nord

- die zugehörigen Schränke, Kabel und Versorgungseinrichtungen

Die SNCF unterhält folgende Einrichtungen:

- die von französischer Seite kommenden Gleisstromkreise bis zu den zweischienigen Isolierungen (Drosseln) in km 13,750

- signaltechnische Einrichtungen im SNCF-Teil des Schalthauses am Widerlager Strasbourg-Nord

- die zugehörigen Schränke, Kabel und Versorgungseinrichtungen

(3) Fernmeldeeinrichtungen

Die Instandhaltungsgrenze für das Fernmeldekabel auf der Rheinbrücke befindet sich in km 13,900/7,737 (Staatsgrenze).

(4) Oberleitung

Die Nachspannlängen, die von französischer Seite kommen, werden im Brückenbereich in französischer Technologie ausgeführt.

Die Oberleitungsanlage der Grenzstrecke wurde 2010 eingebaut.
Die Bauteile der Oberleitungsanlage wurden vor Abnahme der Arbeiten kontrolliert und überprüft.
Es ist nicht erforderlich, die Oberleitungsanlage im Jahr nach der Inbetriebnahme zu überprüfen.
Die erste technische Überprüfung und Unterhaltung wird 2014 stattfinden, danach alle 5 Jahre.
Die erste turnusgemäße Revision wird 2019 stattfinden, danach alle 10 Jahre.

-- gültig ab 14.04.2015 --

Die Nachspannlängen, die von deutscher Seite kommen, werden im Brückenbereich in deutscher Technologie ausgeführt.

SNCF und DB Netz halten ihre jeweils eigenen Oberleitungsanlagen in Stand, d. h. bis zum Ende der Nachspannlänge.

Abschnitt 83 – Sperrfahrten bei Arbeiten

(1) Sobald ein Gleis gesperrt ist, dürfen in diesem Gleis Fahrten nach den Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers durchgeführt werden.

(2) Wenn Fahrten im gemäß Abschnitt 58 gesperrten Gleis verkehren sollen, ist das Ablassen der Fahrten zwischen den Fdl zu vereinbaren und die Rückkehr mit dem folgenden Wortlaut mitzuteilen:

„***Fdl … an Fdl …: Sperrfahrt*** *(Nummer)* ***ist vollständig im Bahnhof angekommen***“

Die Fahrten sind in den jeweiligen Unterlagen nachzuweisen.

Abschnitt 84 – Arbeiten, die eine Ausschaltung der Oberleitung erfordern

(1) Bestimmte Arbeiten können nur bei ausgeschalteter Oberleitung durchgeführt werden.
Die Ausschaltung erfolgt gemäß den Regelungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.

(2) Bei geplanten Arbeiten an den französischen Anlagenteilen, die eine Ausschaltung der 15 kV-Oberleitung (Schaltgruppen 3301 und/oder 3302) erfordern, ist dies mindestens 6 Wochen vor Beginn dieser Arbeiten schriftlich (E-Mail, Fax, Brief…) mit Empfangsbestätigung dem in der Anlage 4 genannten Ansprechpartner der DB mitzuteilen. Die Empfangsbestätigung ist ebenfalls schriftlich zu geben. Wenn erforderlich kann die Frist verkürzt werden.

Am Tage des Arbeitsbeginns stellt DB Netz einen Anlagenverantwortlichen, der sich zur festgesetzten Zeit mit dem „zuständigen Mitarbeiter“ der SNCF trifft. Der „zuständige Mitarbeiter“ der SNCF füllt zwei Exemplare des zweisprachigen Vordrucks (siehe Anlage 6) aus.

Nach Ausschaltung der 15 kV-Oberleitung durch DB Netz übergibt der Anlagenverantwortliche der DB Netz einen Vordruck mit Unterschrift dem „zuständigen Mitarbeiter“ der SNCF.

Nach Beendigung der Arbeiten gibt der „zuständige Mitarbeiter“ der SNCF den Vordruck unterschrieben an den Anlagenverantwortlichen der DB Netz zurück, der die Bahnerdung aufhebt und die Einschaltung der 15 kV-Oberleitung erlaubt. Der Vordruck verbleibt beim Anlagenverantwortlichen der DB Netz.

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

-- gültig ab 14.04.2015 --

Abschnitt 85 – Zugfahrten auf der Grenzstrecke bei ausgeschalteter Oberleitung

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

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

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

An den Nachbar-Fdl ist folgende Meldung zu geben:

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

Der zuständige Fdl darf den Zug erst abfahren lassen, nachdem diese Meldung abgegeben wurde.

Abschnitt 86 – Arbeiten an der Mastschaltersteuerung Bf Kehl

Arbeiten und Entstörung erfolgen durch Mitarbeiter der DB Energie.

B1 Geplante Arbeiten werden 8 Tage vor Beginn durch DB Energie mittels eines zweisprachigen Vordrucks (siehe Anlage 7) beim CSS Pagny-sur-Moselle angemeldet.
Bei Störungen an der Anlage wird unverzüglich das gleiche Meldeverfahren vollzogen.

Bei Arbeiten und Störungen der SNCF-Anlage, bei denen die Masttrennschalter IL3 und IL6 betroffen sind, teilt CSS Pagny-sur-Moselle dies ebenfalls mittels des zweisprachigen Vordrucks der Zes Karlsruhe mit.

Abschnitt 87 – Funktionstests der Masttrennschalter IL3 und IL6 Bf Kehl

Der jährliche Funktionstest für die Masttrennschalter IL3 und IL6 kann im Rahmen einer Übung gem. Sicherheitsmanagement-Richtlinie durchgeführt werden oder ist separat zu vereinbaren.

-- gültig ab 14.04.2015 --

CHAPITRE I : GENERALITES

Article 11 - Documents abrogés- Date d'application de la consigne commune

Cette consigne commune remplace l'édition du 15-07-2008 (Consigne SNCF ST IN 310 (CR S0 n°1)). Elle entre en vigueur le 10-10-2010.

Article 12 - Objet

1) Cette consigne commune définit les conditions spécifiques d'exploitation de la section frontière entre la gare de Strasbourg Neudorf et la gare de Kehl.

2) Cette consigne commune complète toutes les dispositions applicables sur les parties allemandes et françaises de la section frontière entre Strasbourg Neudorf et Kehl concernant l'exploitation de l'infrastructure.

3) Sauf indication particulière précisée dans cette consigne commune, les entreprises ferroviaires doivent pour circuler sur la section frontière, respecter les règles générales d'accès aux réseaux ferrés allemand et français et disposer des systèmes embarqués correspondant aux installations fixes mises en place sur la section frontière.

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

Article 13 – Langue à employer

Toutes les communications concernant la circulation des trains entre l'Agent Circulation (AC) de Strasbourg Neudorf et l'AC de Kehl (Fahrdienstleiter Fdl) se font en langue allemande. L'AC de Strasbourg Neudorf doit être bilingue.

Les personnels de bord des trains à destination ou en provenance de Strasbourg-Ville peuvent ne pas être bilingues. Un agent du poste de Strasbourg Ville doit être bilingue.

Les personnels de bord des trains à destination ou en provenance de Kehl peuvent ne pas être bilingues. En cas de besoin en gare de Kehl, le personnel de bord ou l'AC de Kehl sollicitent l'AC de Strasbourg Neudorf pour servir d'intermédiaire.

Toutefois, les conducteurs doivent recevoir une formation minimale dans la langue voisine leur permettant de réagir à un appel d'urgence (voir article 52).

Les communications entre le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) de Strasbourg et la Betriebszentrale (BZ) de Karlsruhe sont faites en langue française ou allemande. DB Netz et SNCF Infra doivent s'assurer qu'ils ont en permanence dans leur centre opérationnel respectif au moins une personne qualifiée bilingue.

La connaissance de la langue étrangère doit être intégrée dans les plans de veille des dirigeants correspondants et vérifiée régulièrement.

-- gültig ab 14.04.2015 --

Article 14 – Modifications aux textes réglementaires

1) Cette consigne commune est établie d'entente entre DB Netz et SNCF Infrastructure. Toute modification doit faire l'objet d'un accord écrit entre DB Netz et SNCF Infra et être portée dans les cartouches correspondants.
2) Toute modification d'autres dispositions réglementaires ayant une influence sur l'exploitation de la section-frontière est à communiquer par écrit à :

- DB Netz AG
  Regionalbereich Südwest
  Produktionsdurchführung Freiburg
  Wilhelmstrasse 1 b
  D- 79098 Freiburg
- Etablissement Infrastructure Circulation Alsace
  Pôle Sécurité
  22, place de la gare
  F-67000 Strasbourg

3) SNCF Infra et DB Netz s'entendent pour organiser les formations jugées éventuellement nécessaires.

4) Toute modification ayant une influence sur la circulation des trains sur la section frontière doit faire l'objet d'une information préalable à toutes les entreprises ferroviaires (EF) utilisatrices de la section frontière.

Article 15 – Contacts et rencontres bilatéraux

1) L'EIC AL et la Produktionsdurchführung de Freiburg établissent pour chaque domaine de compétence la liste de l'ensemble des contacts utiles de la SNCF Infra et de DB Netz. Cette liste comporte pour chaque domaine :
   - Les nom et prénom
   - La fonction
   - L'adresse électronique
   - Le numéro de téléphone et éventuellement le numéro de fax
   - L'adresse postale.

   Cette liste constitue l'annexe 4 et est mise à jour de façon continue indépendamment de la consigne commune.
2) Au minimum une fois par an, l'EIC AL et la Produktionsdurchführung de Freiburg se rencontrent pour examiner les éventuels problèmes posés par les dispositions de la consigne commune. A cette occasion la liste prévue au point 1 est vérifiée et au besoin mise à jour immédiatement.
3) Au minimum chaque semestre, l'UO Circulation Sud et l'Arbeitsgebiet Fahrdienst de la BZ Karlsruhe organisent une rencontre afin d'échanger sur tous les sujets relatifs à la section frontière. Au cours de ces rencontres un contrôle commun dans les postes d'aiguillage de la section frontière devra être réalisé au moins une fois par an.

-- gültig ab 14.04.2015 --

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

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

1) La frontière étatique est située au Km 7,737 dans le référentiel RFF/SNCF et 13,900 dans le référentiel DB Netz.

2) La section frontière Strasbourg Neudorf - Kehl est à double voie et la circulation s'effectue en principe à droite.
Voie 1 : voie Strasbourg Neudorf-Kehl
Voie 2 : voie Kehl-Strasbourg Neudorf
Les trains circulant dans le sens Strasbourg Neudorf- Kehl, qui sont à destination des voies 21 à 24 en gare de Kehl doivent obligatoirement emprunter la voie de gauche (voie 2)

3) La gare de Strasbourg Neudorf est tenue par un AC se trouvant au poste 1.
La gare de Kehl est télécommandée par l'AC Kehl se trouvant à la BZ Karlsruhe.
Pour l'exploitation de la section de ligne, les deux AC doivent être présents simultanément.

4) La section frontière est ouverte en permanence.

Article 22 – Commutation des systèmes de sécurité

1) Pour les trains non équipés de ETCS la section frontière dispose d'un système de basculage PZB / KVB (Punktförmige Zugbeeinflussung / Contrôle de Vitesse par balise) réalisé en 2 points de commutation qui figurent à l'annexe 2
2) Pour les trains équipés de ETCS la commutation des systèmes se fait automatiquement au passage des balises. Ces balises sont repérées à l'annexe 2.

Article 23 – Installations de télécommunication

La section-frontière comporte les installations de télécommunication suivantes :

AC de Strasbourg-Neudorf :

- Deux pupitres à disposition de l'AC et de l'aiguilleur équipés, outre des liaisons avec les opérateurs habituels d':
  - Un circuit téléphonique omnibus entre l'AC de Strasbourg Neudorf et l'AC de Kehl joignable par l'abrégé « 074 »
  - Un circuit de téléphone automatique SNCF pour joindre l'AC, composer le 784630.
  - **Une liaison d'urgence entre l'AC de Strasbourg Neudorf et l'AC de Kehl déclenchée en composant l'abrégé unique « 075 ».**
    Au poste de Strasbourg-Neudorf cet appel est signalé par l'affichage à l'écran du message « appel urgent AC Kehl » accompagné de la sonnerie. Lorsque les combinés des deux pupitres sont utilisés simultanément, l'AC observe plus particulièrement son pupitre (absence de sonnerie).
  - Un circuit de régulation relié au COGC de Strasbourg
  - Le réseau public numéro d'appel pour joindre l'AC de Kehl 00 49 721 938 4265

-- gültig ab 14.04.2015 --

- Liaison radio sol train : Liaison GSMR Canal 4

  Numéro d'appel de l'AC de kehl : (900 049) 76009002

  AC de Kehl :

  - Un pupitre avec :
    - Un circuit téléphonique omnibus entre l'AC de Kehl et l'AC de Strasbourg Neudorf.
    - Une liaison d'urgence entre l'AC de Kehl (FDL) et l'AC de Strasbourg Neudorf.
    - Téléphone SNCF, numéro d'appel pour Strasbourg Neudorf : 784527.
  - Téléphone « Basa- Hicom » pour les réseaux internes et externes : numéro d'appel pour joindre l'AC de Neudorf (OO33) 3 88 45 45 27
  - Appareil « GeFo » pour la liaison GSM-R : les numéros d'appel de l'AC de Strasbourg Neudorf (90003377807502) et le COGC de Strasbourg(90003377807001) sont mémorisés.

La section frontière Kehl – Strasbourg-Neudorf est équipée de la liaison GSM-R.
R1 La commutation du GSM-R (F) vers GSM-R (D) (direction Strasbourg-Neudorf – Kehl) et la commutation du GSM-R (D) vers GSM-R (F) canal 4 (direction Kehl – Strasbourg-Neudorf) s'effectuent sur le territoire français au km 7,575. Le point de commutation est matérialisé, sur le terrain, par l'implantation de pancartes.

L'AC de Strasbourg Neudorf peut joindre un train enregistré en GSMR(D) par le numéro d'appel 9000 049 2….. 01 (…..= 5 chiffres du n° de train).

Article 24 – Sécurité des circulations sur la section frontière

1) La section frontière est délimitée par les signaux N101, N103, N104 et N121 à N124 de la gare de Kehl et les signaux carré C 50 et C52 de la gare de Strasbourg-Neudorf.
2) La sécurité des circulations sur la section frontière est assurée par les moyens suivants :
   - le contrôle de libération de zones
   - l'enclenchement de sens
   - la mise à voie libre de l'un des signaux N de la gare de Kehl est subordonnée à l'ouverture du signal carré C50 ou C52 de la gare de Strasbourg-Neudorf (pour éviter l'arrêt d'une circulation électrique sous la section de séparation).

   La présentation de l'indication sémaphore aux signaux C50 ou C52 n'est pas contrôlée par l'AC de Strasbourg Neudorf. Comme l'indication sémaphore impose l'arrêt au signal, l'ouverture des signaux N de la gare de Kehl n'est techniquement pas possible.
   L'AC de Kehl ne peut autoriser le franchissement d'un signal N par signal Zs1 ou par remise d'un ordre écrit uniquement pour les trains non électriques.

   - L'ouverture d'un signal de sortie (C51 ou C53) d'un itinéraire de Strasbourg Neudorf vers Kehl est subordonnée à l'enclenchement de continuité, c'est à dire à la protection du train précèdent par le signal F100 ou FF100 de la gare de Kehl.

-- gültig ab 14.04.2015 --

3) La circulation sur la voie de gauche est assurée par les modes d'exploitation suivants :

Sens Kehl-Strasbourg Neudorf par voie 1:
La circulation en sens inverse du sens normalement utilisé est commandée par un signal principal et le signal Zs6.

Sens Strasbourg Neudorf-Kehl :
En voie banalisées. Les 2 sens de circulation sur les 2 voies peuvent être utilisés indifféremment à tout moment. Le conducteur n'obtient aucune information spécifique concernant le sens de circulation.

Avant de commander un itinéraire en sens inverse du sens normalement utilisé, les AC doivent utiliser la procédure d'offre et d'acceptation prévue à l'article 56.

4) La circulation de trains de travaux comportant des véhicules n'assurant pas de façon régulière le fonctionnement normal des circuits de voie n'est possible que sous couvert d'une fermeture de voie.

Article 25 – Installations de traction électrique

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

2) Les caténaires DB sont alimentées en courant alternatif 15000 volts 16,7 Hertz et commandées par le Zentralschaltstelle (Zes) de Karlsruhe. Les caténaires SNCF sont alimentées en courant alternatif 25000 volts 50 Hertz et commandées par le Central Sous
R1 Stations (CSS) de Pagny-sur-Moselle.

3) La section de séparation commune pour le changement de système d'alimentation est repérée sur le terrain par des signaux français et s'étend du km 6.990 au km 7.255, sauf les signaux d'annonce « Baissez Panto » dans le sens Kehl Strasbourg-Neudorf installés en gare de Kehl au km 13,755 qui sont de type DB.

Pour les trains réversibles ou comportant plusieurs pantographes des signaux REV sont installés au Km 6,590 (sens Kehl – Strasbourg) et au Km 7.644 (sens Strasbourg-Neudorf - Kehl). Le franchissement d'un signal REV donne l'assurance au conducteur que le dernier pantographe a bien dégagé la section de séparation commune et qu'il est autorisé à rétablir le courant de traction.

4) La séparation des deux systèmes d'alimentation est réalisée par une section neutre, une section reliée au rail puis une section neutre située en territoire français entre les km 6.990 et km 7.180.

Article 26 – Modification de la signalisation permanente

Les modifications de la signalisation sont portées à la connaissance des entreprises ferroviaires (EF) par l'entité Direction Sécurité et Expertise Métier (DSEM) de la SNCF à Strasbourg au moyen du FLASH 2 (Fiche Ligne Avis Signalisation Hebdomadaire) et par DB Netz au moyen du La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten).
Les informations nécessaires sont transmises 3 semaines avant la mise en service aux correspondants suivants :

26.1 Modification sur le RFN : correspondant DB Netz repris à l'annexe 4.
26.2 Modification sur le réseau DB : correspondant de la SNCF repris à l'annexe 4.

-- gültig ab 14.04.2015 --

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

27.1 Limitations temporaires de vitesse

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

Les EF sont informées pour les deux sens de circulation de la limitation temporaire de vitesse sur la section frontière :

- par l'entité DSEM de la SNCF à Strasbourg au moyen du FLASH 2
- et par DB Netz au moyen du La.

1) LTV prévues :

Lorsque sur la section frontière Strasbourg Neudorf – Kehl y compris les voies de réception de la gare de Kehl, des LTV doivent être mises en place il faut que l'autre gestionnaire d'infrastructure soit informé dans les délais suivants :

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

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

Ces informations doivent faire l'objet d'un accusé réception. Les correspondants sont les mêmes qu'à l'article 26.

2) Les LTV inopinées :

a) Les LTV installées inopinément sont à signaler :

- Sur le territoire allemand : par les services techniques compétents de DB NETZ immédiatement à l'AC de KEHL qui les répercute à l'AC de STRASBOURG NEUDORF et au COGC de STRASBOURG.

- Sur le territoire français : par les services techniques compétents de SNCF INFRA immédiatement à l'AC de STRASBOURG NEUDORF qui les répercute à l'AC de KEHL et au COGC de STRASBOURG.

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

b) Mesures à prendre par les AC vis-à-vis des LTV inopinées :

La limitation de vitesse se situe sur le territoire allemand :

Les AC de Kehl et de Strasbourg Neudorf avisent les conducteurs des trains par un ordre n°9 (voir annexe 3a).

-- gültig ab 14.04.2015 --

Lorsque la rectification de la **La** est applicable, l'AC de Kehl avise l'AC de Strasbourg-Neudorf par la dépêche suivante:

« Fdl Kehl an Fdl Strasbourg Neudorf :

Befehl n°9 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrs telle von km ... bis km... »

(« AC Kehl à AC Strasbourg Neudorf :

Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n°9 pour l a limitation de vitesse entre km ... et km… »)

La limitation de vitesse se situe sur le territoire français :

Les AC de Kehl et de Strasbourg-Neudorf avisent les conducteurs des trains par un ordre n°9 jusqu'à l'installation d'un feu blanc à éclat. Après que l'AC de Strasbourg-Neudorf a été avisé de façon réglementaire de l'installation du feu blanc éclat, il transmet la dépêche suivante à l'AC de Kehl :

« Fdl Strasbourg Neudorf an Fdl Kehl :

Befehl n°9 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrs telle von km ... bis km ... »

(« AC Strasbourg Neudorf à AC Kehl :

Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n°9 pour l a limitation de vitesse entre km ... et km … »)

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

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

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

Les services techniques en avisent au préalable l'AC de leur réseau.
Ce dernier en informe l'AC de l'autre réseau.

27.2 Autres modifications temporaires

Les mesures du point 27.1 sont à appliquer dans les mêmes conditions en cas d'autres modifications temporaires.

-- gültig ab 14.04.2015 --

Article 28 – Modifications des installations

Toute modification des installations de la section frontière STRASBOURG NEUDORF - KEHL ayant des répercussions sur les conditions de travail des agents des EF et du GI est à communiquer par écrit aux GI voisins aux adresses ci-après :

- DB Netz AG
  Regionalbereich Südwest
  Produktionsdurchführung Freiburg
  Wilhelmstr. 1 b
  D-79098 Freiburg
- SNCF
  Infrapôle Rhénan
  48 chemin haut
  BP 29
  F-67034 STRASBOURG CEDEX

-- gültig ab 14.04.2015 --

CHAPITRE III

GESTION DE LA CAPACITE

Article 31 – Principes

Sur la section frontière les sillons sont établis et attribués selon les conditions et délais définis dans le document « Schienennetz-Benutzungsbedingungen » de DB Netz AG et le « Document de Référence Réseau » de RFF.
Les demandes adressées avant le deuxième lundi d'avril sont traitées dans le cadre de l'élaboration de l'horaire de service annuel. Les demandes adressées après le deuxième lundi d'avril sont traitées dans le cadre de la capacité résiduelle. Toute demande de sillon international empruntant la section frontière doit être formulée pour la totalité du parcours du sillon. RFF conduit l'étude et doit obtenir l'accord formel de DB Netz AG avant de programmer chaque sillon sur la section frontière. Avant chaque changement de service, la Direction de la Production des Sillons (DPS) et le service des horaires de Karlsruhe se rencontrent pour vérifier la concordance des sillons horaires transfrontaliers. Toutefois pour les demandes de sillons de dernière minute, l'accord mutuel formel est établi entre DB Netz AG et le Bureau Horaires Régional (BHR) ou le COGC Alsace.

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

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

Tous les documents horaires concernant l'adaptation du plan de transport doivent être adressés à l'AC de Strasbourg-Neudorf ainsi qu'à l'AC de Kehl.

Pour les demandes de sillons en dehors de l'horaire de service annuel une tranche de numéros de trains concertée entre DB Netz et la DPS est utilisée.

Article 32 – Demande de sillon

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

Lien (édition juillet 2010)
http://fahrweg.dbnetze.com/site/dbnetz/de/nutzungsbedingungen/snb/snb.html
http://www.rff.fr/mediatheque/textes-de-reference-francais-45/document-reference/?lang=fr

Article 33 – Modification et suppression de sillons

En principe, les sillons sont tracés après avoir pris en compte les besoins de capacité nécessaires à l'entretien de l'infrastructure qui doivent être définis avant l'établissement de l'horaire annuel de service.

Lorsque des sillons doivent être modifiés ou supprimés pour des raisons liées à l'exploitation ou à l'entretien de l'infrastructure sur la section frontière, le service des horaires de Karlsruhe et la Pôle Planification Programmation de l'Infrapôle rhénan se concertent pour définir avec la ou les EF concernées la solution permettant l'acheminement des trains dans les meilleures conditions (voir annexe 4)

-- gültig ab 14.04.2015 --

Le BHR ou le COGC de Strasbourg avise l'AC de Strasbourg Neudorf des modifications ou suppressions de sillons.

Le service des horaires de Karlsruhe avise seulement l'AC de Kehl des modifications ou suppressions de sillons des trains empruntant la section frontière n'ayant ni origine ni terminus à Kehl.

Les AC de Strasbourg Neudorf et de Kehl s'informent mutuellement et dès que possible des modifications ou suppressions de sillons.

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

La SNCF Infra est chargée d'élaborer les renseignements techniques (RT) sur la section frontière. A cette fin, DB Netz RB Südwest communique par écrit à SNCF INFRA toutes les informations nécessaires et en particulier, les changements du registre des vitesses autorisées (VzG) sur la partie allemande de la section frontière à l'adresse suivante (voir annexe 4):

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

Tant que cette modification de vitesse n'est pas inscrite aux renseignements techniques, les conducteurs doivent être avisés comme pour la mise en place d'une limitation de vitesse temporaire (voir article 27).

-- gültig ab 14.04.2015 --

CHAPITRE IV

PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS

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

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

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

Article 42 – La signalisation d'arrière des trains

Entre Strasbourg Neudorf et Kehl (et inversement) de jour comme de nuit, les signaux de queue suivants doivent être utilisés :

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

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

Article 43 – Suppression de trains

1) En cas de suppression de train sur la section frontière, les EF doivent en aviser dès que possible le COGC de Strasbourg et la BZ Karlsruhe (voir annexe 4).

2) BZ Karlsruhe et le COGC de Strasbourg se communiquent réciproquement les trains supprimés le plus tôt possible.

3) Le COGC de Strasbourg en avise l'AC de Strasbourg Neudorf, le BZ Karlsruhe avise l'AC de Kehl.

4) Les AC de Strasbourg Neudorf et Kehl s'informent mutuellement et dès que possible de la suppression des trains.

-- gültig ab 14.04.2015 --

CHAPITRE V

CIRCULATION DES TRAINS

Article 51 – Ordres écrits. Bulletins

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

- Ordre DB (Befehl) voir annexe 3a
- Ordres SNCF voir annexe 3b

Pour faciliter de courtes interpénétrations, les imprimés bilingues peuvent être également utilisés jusqu'aux gares de Strasbourg Ville, Appenweier et Offenburg Pbf/Gbf.

Article 52 – Incidents - Situations dangereuses

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

2) Tout danger doit être signalé immédiatement aux AC de Strasbourg Neudorf et de Kehl. L'alerte est formulée sous la forme suivante :
„Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!"
(« Danger ! Arrêt des circulations ! »)

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

4) L'AC de Kehl avise la Notfallleitstelle (service des urgences) à KARLSRUHE.
L'AC de Strasbourg Neudorf avise le COGC de STRASBOURG.

5) Les AC de Kehl et de Strasbourg Neudorf s'entendent pour appliquer les mesures adéquates et avisent leur direction conformément aux directives de chaque gestionnaire d'infrastructure.

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

-- gültig ab 14.04.2015 --

7) En cas de déraillements ou d'autres situations dangereuses qui nécessitent l'intervention de techniques de relevage, les moyens d'intervention utilisés sont concertés entre les représentants des deux gestionnaires d'infrastructure de façon à assurer le retour à la situation normale dans les meilleures conditions.

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

9) Coupure d'urgence selon la réglementation française.

R1 Une coupure d'urgence sur les sections élémentaires 3301 et 3302 peut être réalisée par l'ouverture des interrupteurs IL3 et IL6 commandés par le CSS de Pagny-sur-Moselle. Ceci entraîne l'ouverture automatique des interrupteurs 1 et 2 qui sont commandés par la Zes Karlsruhe.

R1 Les interrupteurs IL3 et IL6 servent exclusivement à la suppression de tension par le CSS de Pagny-sur-Moselle :

- en cas de danger pour arrêter et retenir les circulations sur les sections élémentaires 3301 et/ou 3302

- pour établir une section neutre occasionnelle de protection (SNOP selon la réglementation française) lors d'une coupure d'urgence des sections élémentaires voisines situées sur le territoire français

La position des interrupteurs IL3 et IL6 est indiquée au Zes de Karlsruhe.

R1 Lorsque les raisons qui ont motivé la coupure d'urgence ont disparu, la remise en position de fermeture de l'interrupteur IL3 et/ou IL6 est effectuée selon la réglementation française par le CSS Pagny-sur-Moselle. C'est seulement après la fermeture du ou des interrupteurs IL3 et/ou IL6 et la transmission de l'autorisation de remise sous tension par DB Netz à DB Energie que s'effectue la remise en position de fermeture du ou des interrupteurs 1 et/ou 2 par le ZES de Karlsruhe.

10) La mise hors tension des sections élémentaires 3301 et/ou 3302 (privées de tension d'alimentation et mises aux rails par un agent de la DB) en cas de danger (personne à proximité de la caténaire sous tension, incendie, rupture d'éléments de caténaires) est réalisée selon la réglementation allemande.

R1 La suppression de la tension d'alimentation des sections élémentaires 3301 et/ou 3302 est réalisée par la Zes de Karlsruhe qui en informe l'AC de Kehl. L'AC de Kehl avise l'AC de Strasbourg Neudorf qui avise le CSS de Pagny-sur-Moselle. L'AC de Kehl est également informé de la réalisation de la mise aux rails des sections élémentaires 3301 et/ou 3302, il transmet ce renseignement à l'AC de Strasbourg Neudorf qui informe le COGC Alsace.

Article 53 – Secours

1) Principes

1.1 Le conducteur demande le secours soit par téléphone, soit par radio, soit par exprès ou par tout autre moyen disponible. Le conducteur ne doit pas se remettre en marche ni se laisser pousser sans l'autorisation de l'AC de STRASBOURG NEUDORF ou de l'AC de KEHL.

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

-- gültig ab 14.04.2015 --

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

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

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

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

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

Le retour à la gare en arrière est subordonné à l'autorisation de l'AC de la gare en arrière.

L'AC de la gare en arrière autorise le mouvement de retour en complétant l'ordre bilingue n°11 (annexe 3a) par le texte suivant en allemand ou en français:

Fahren Sie zurück bis Einfahrsignal … des Bahnhofs … und melden Sie sich anschließend beim Fdl.
Revenez jusqu'au signal d'entrée … de la gare de … puis mettez-vous en relation avec l'AC.

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

L'AC de la gare en arrière avise alors l'AC de la gare voisine par la dépêche suivante :
« Fdl …. an Fdl ….. :
Liegengebliebener Zug n°…… vollständig nach …… zur ückgekehrt."
« AC de … à AC de ….
Train n°…. en détresse revenu en entier à …. »

3) Envoi d'un secours par l'arrière

L'AC de la gare en arrière annonce à l'AC de la gare voisine l'expédition d'une circulation de secours envoyée par l'arrière par la dépêche suivante :
« Fdl ……..an Fdl ……..
Sperrfahrt n°… wird vom rückgelegenen Bahnhof … ab gelassen »
« AC de ……. à AC de ……..
Expédition de la Sperrfahrt n°… de la gare en arri ère de …… »

Celle-ci est envoyée à partir de la gare :
- de Kehl avec l'ordre bilingue DB n°2, n°9 (march e à vue) et n°11 selon le cas 3.1 ou 3.2 ou
- de Strasbourg Neudorf avec un bulletin C block automatique bilingue et un ordre bilingue DB n°11 selon le cas 3.1 ou 3.2.

3.1 Retour à la gare en arrière de cette circulation de secours avec le train en détresse
Le retour à la gare en arrière est autorisé par l'AC de la gare en arrière en complétant l'ordre bilingue (Befehl n°11) par le texte suivant en alle mand ou en français :

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

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

-- gültig ab 14.04.2015 --

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

Puis, l'AC de la gare en arrière avise l'AC de la gare voisine par la dépêche suivante :
« Fdl …. an Fdl …..
Sperrfahrt n°… mit liegengebliebenem Zug n°… ist vollständig in den Bahnhof zurückgekehrt. »
(« AC de … à AC de ….
Sperrfahrt n°… revenue en entier avec train en détresse n°… à …. »)

3.2 Pousse du train en détresse

L'AC de la gare en arrière complète l'ordre bilingue (n°11) par la mention suivante en allemand ou en français:
« Schieben Sie den liegengebliebenen Zug bis in den Bahnhof ….. »
« Poussez le train en détresse jusqu'à la gare de ….. »

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

Dès l'arrivée de la circulation de secours avec le train en détresse, l'AC avise celui de la gare en arrière :
« Fdl …. an Fdl …..
Sperrfahrt n°… mit liegengebliebenem Zug n°… ist vollständig im Bahnhof… angekommen »

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

4) Envoi d'un secours par l'avant

L'AC chargé d'autoriser la circulation de la « Sperrfahrt », doit se renseigner auprès de l'AC voisin quel est le dernier train expédié avant le train en détresse.
La réponse est donnée par la dépêche suivante
«*Fdl …. an Fdl …..*:
Zug Nr….. ist letzter Zug vor dem Liegengebliebenen Zug Nr … »

« AC de …. à AC de …..
« Train N°… est le dernier train expédié avant le train N°… en détresse »
L'AC recevant cette dépêche vérifie sur son état de circulation si ce train est bien arrivé à sa gare.

Le secours (Sperrfahrt) est envoyé à partir de la gare :
- de Kehl avec l'ordre bilingue DB n°2 et n°9 (marche à vue) et n°11 complété par la mention:
« Holen Sie den in km … liegengebliebenen Zug in den Bahnhof … zurück »

- de Strasbourg Neudorf avec un bulletin C block automatique bilingue et un ordre bilingue DB n°11 complété par la mention suivante en allemand ou en français

« Holen Sie den in km … liegengebliebenen Zug in den Bahnhof … zurück »
«Portez secours au train en détresse au Km … et ramenez le à la gare de …. »

Puis l'AC de la gare en avant avise l'AC de la gare voisine

« Fdl ……..an Fdl……..
Sperrfahrt n°… wird vom Bahnhof … abgelassen »
(« AC de …….. à AC de ……..
Expédition de la Sperrfahrt n°… de la gare de …… »)

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

Dès le retour de la circulation de secours avec le train en détresse, l'AC de la gare en avant avise l'autre AC :
« Fdl … an Fdl … :
Sperrfahrt n°… mit liegengebliebenem Zug n°… ist vollständig im Bahnhof… angekommen. »

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

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

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

Article 55 – Modalités de communications entre les AC

1. Les dépêches sont transmises par l'intermédiaire du circuit téléphonique omnibus. Cependant en cas de dérangement de cette liaison, les dépêches peuvent être faites par toutes autres liaisons téléphoniques.

2. Les AC se présentent sous la forme suivante :

« ***Fahrdienstleiter KEHL [Name]*** »
(« Agent Circulation de KEHL [nom] »)

« ***Fahrdienstleiter STRASBOURG NEUDORF [Name]*** »
(« Agent Circulation de STRASBOURG NEUDORF [nom] »)

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

4. Le collationnement est précédé des mots *« **Ich wiederhole** » (je répète).*
L'exactitude du collationnement est confirmée par le mot *« **Richtig** » (exact).*

Article 56 – Système d'annonce des trains, annonce des trains

1) La ligne entre Strasbourg-Neudorf et Kehl est équipée d'un système assurant le suivi automatique d'annonce des trains. En situation normale les trains n'ont pas à être annoncés téléphoniquement.

2) Tous les trains circulant en sens inverse du sens normalement utilisé sont soumis à l'offre et à l'acceptation par le système automatique d'annonce des trains. Un train ne doit être expédié d'une gare que s'il a été accepté par l'autre gare,

Un train ne doit être offert et accepté :

- que si le dernier train de sens contraire est arrivé,
- pas plus de cinq minutes avant l'heure théorique de départ ou passage

-- gültig ab 14.04.2015 --

3) En cas de dérangement du système de suivi automatique d'annonce des trains :

- les trains doivent être annoncés par téléphone

- préalablement à la circulation en sens inverse du sens normalement utilisé les trains sont soumis à l'offre et à l'acceptation par téléphone

- Chaque communication concernant la circulation des trains doit être précédée par le mot ***„Zugmeldung“***.

- les trains doivent être annoncés jusqu'à 5 min. avant l'heure théorique de départ ou de passage sous la forme :

« Zug (Nummer) in (Name des Bahnhofs) voraussichtlich ab (Minute) »

(Train (Numéro) à (Nom de la gare) départ théorique/passage théorique (min))

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

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

(„Correction de l'annonce : Train n°.. à… à.. .(min“))

Chaque annonce doit être répétée.

En cas de circulation en sens inverse du sens normalement utilisé, elle est complétée par les mots, « ***auf dem Gegengleis*** »

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

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

(„Correction de l'annonce : l'annonce pour train n°…est annulée“)

L'annonce de reprise est à répéter

- Les trains circulant en sens inverse du sens normalement utilisé doivent être offerts et acceptés comme suit avant d'être annoncés :

L'offre se fait dans les conditions suivantes :

„Wird Zug (Nr.) auf dem Gegengleis angenommen?“
(« Acceptez-vous train n°... en sens inverse du se ns normalement utilisé ? »)

L'acceptation se fait dans les conditions suivantes :

„Zug (Nr.)auf dem Gegengleis ja“
(« Train n°... en sens inverse du sens normalement utilisé, oui »)

Dans le cas où un train n'est pas offert dans les conditions réglementaires, ou si un empêchement s'oppose à l'acceptation, la gare d'arrivée répond :

„Nein, warten“
(« Non, attendez»)
et renseigne la gare de départ sur le motif du refus d'acceptation.

Lorsque le motif du refus a disparu, le train est accepté comme suit :

„Jetzt Zug (Nr.) auf dem Gegengleis ja"

(« Maintenant train n°.. en sens inverse du sens n ormalement utilisé, oui »).

4) Les trains comportant des transports exceptionnels sont à offrir et accepter dans les conditions prévues à l'article 64.

Article 57 – Ecarts par rapport au plan de transport

1) L'ordre normal de succession des trains ne peut être modifié qu'après accord entre les AC de KEHL et de STRASBOURG-NEUDORF.

2) Les trains ne transportant pas de voyageurs peuvent, après avis aux gares intéressées par le Régulateur du COGC Alsace et seulement sur son ordre, circuler en avance sur leurs horaires.

3) Annonce des retards de trains
Tous les retards de trains supérieurs à 10 minutes sont à annoncer sous la forme suivante :

"Fdl .....an Fdl .....
Zug Nummer .....verkehrt mit circa .....Minuten Verspätung ab ....."
(« AC .....à AC .....
Train N°.....au ra environ .....
minutes de retard au départ de ..... »)

Article 58 – Fermeture de voie sur la section frontière

1) Il y a lieu de distinguer les fermetures de voie prévues et les fermetures voie inopinées :
- Les <u>fermetures de voie prévues</u> sont appliquées en cas de travaux nécessitant l'interdiction de la circulation (voir chapitre VIII)
- Les <u>fermetures de voie inopinées</u> sont appliquées en cas d'obstacle, de secours à un train en détresse (voir article 53), ou tout autre incident sur la section frontière empêchant la circulation des trains.

<u>2) Agent compétent pour la fermeture de voie</u>
Voie Strasbourg-Neudorf - Kehl (voie 1) : AC Strasbourg-Neudorf
Voie Kehl - Strasbourg-Neudorf (voie 2) : AC Kehl

<u>3) Section de voie fermée :</u>
La fermeture de voie Strasbourg-Neudorf - Kehl voie 1, concerne la partie de voie comprise entre le signal C50 (km 7,001) côté Strasbourg Neudorf et le signal F100 (km 7,702) côté Kehl.
La fermeture de voie Kehl - Strasbourg-Neudorf voie 2, concerne la partie de voie comprise entre le signal FF100 (km 7,702) côté Kehl et le signal C52 (km 7,010) côté Strasbourg Neudorf.

<u>4) Mesures de sécurité</u>
Avant et pendant la fermeture de voie, les AC prennent les mesures de sécurité prescrites par leurs référentiels respectifs.

<u>5) Accord de fermeture de voie</u>
La fermeture de voie ne peut être prononcée que lorsque les deux AC ont constaté que le dernier train ayant circulé a bien dégagé complet la section de voie à fermer à l'aide du contrôle des installations. Elle est prononcée après l'échange de dépêches suivant :
"Fdl (Bahnhof) an Fdl (Bahnhof)
Kann Gleis (Nummer) von (Bahnhof) nach (Bahnhof) gesperrt werden?"
(« AC (gare) à AC (gare)
Voie (numéro) de (gare) à (gare) peut-elle être fermée ? »)

L'agent-circulation de la gare voisine s'assure que le dernier train ayant circulé a bien dégagé complet la voie, prend les mesures de fermeture de voie puis donne son accord par dépêche sous la forme :
" *Fdl (Bahnhof) an Fdl (Bahnhof)*
Ja, mit Sperrung des Gleises (Nummer) von (Bahnhof) nach (Bahnhof) einverstanden".
(« AC (gare) à AC (gare)

-- gültig ab 14.04.2015 --

Oui, voie (numéro) peut être interdite de (gare) à (gare) »)

A la réception de cette dépêche, l'AC compétent prend les mesures de fermeture de voie puis prononce la fermeture de voie par la dépêche :
"Fdl. (Bahnhof) an Fdl (Bahnhof) Gleis (Nummer) von (Bahnhof) nach (Bahnhof) gesperrt"
(« AC (gare) à AC (gare)
Voie (numéro) de (gare) à (gare) fermée ».)

En cas de fermeture de voie inopinée, celle-ci peut être **prononcée immédiatement**, sans que les dépêches de demande et accord ci-dessus ne soient échangées.
Les AC prennent attachement sur leur registre de circulation respectif.

6) Levée de la fermeture de voie
L'AC compétent procède à la levée de la fermeture de voie après disparition du motif l'ayant justifiée.
Après réalisation de travaux de voie, les AC doivent obtenir l'assurance que la voie est libre et praticable selon la réglementation applicable aux travaux en vigueur sur chaque réseau.

Mais avant chaque levée de la fermeture, il devra obtenir l'accord de l'AC voisin :

"Fdl (Bahnhof) an Fdl (Bahnhof)
Sperrung des Gleises (Nummer) von(Bahnhof) nach (Bahnhof) kann aufgehoben werden"
(« AC (gare) à AC (gare)
La fermeture de la voie (numéro) de (gare) à (gare) peut être levée »)

L'annonce de la levée de la fermeture de voie est faite sous la forme suivante :

"Fdl (Bahnhof)an Fdl (Bahnhof)
Sperrung des Gleises (Nummer) von (Bahnhof) nach (Bahnhof) aufgehoben."
(« AC (gare) à AC (gare)
Fermeture de la voie (numéro) de (gare) à (gare) levée »)

Les AC prennent attachement sur leur registre de circulation respectif.

Article 59 Dérangement des installations techniques de la section frontière

59.1– Dérangement total des moyens de communication entre les AC

Lorsque toutes les installations de télécommunications sont en dérangement entre les AC, la circulation des trains peut être réalisée si les installations de sécurité prévues à l'article 24 et leurs moyens de contrôle ainsi que le système automatique d'annonce des trains fonctionnent normalement.

Dans ces conditions, les AC sont tenus en principe de respecter la succession des trains prévue par les documents horaires. Toutefois, si la BZ Karlsruhe et le COGC de Strasbourg peuvent communiquer entre eux et leurs AC respectifs, ces derniers règlent la circulation sur la base des ordres reçus de ces deux organismes.

S'il est nécessaire de donner un avis d'arrivée à l'AC de Kehl en raison d'un dérangement des installations de sécurité (article 59.2) et cela n'est pas possible du fait d'un dérangement total des moyens de communication entre les AC, l'AC de Kehl doit remettre aux trains concernés un ordre écrit de marcher à vue (Befehl n° 9) et de limiter la vitesse à 30 km/h (Befehl n° 11 : max. 30 km/h) Dans ce cas la circulation en sens inverse du sens normalement utilisé est interdite pour cette voie.

-- gültig ab 14.04.2015 --

59.2 - Dérangement des installations de sécurité sur la section frontière

Lorsqu'un dérangement d'installation de sécurité se produit sur une voie de la section frontière, la circulation doit s'effectuer sur l'autre voie. Si cela n'est pas possible ou bien si les deux voies sont impactées par un dérangement, les mesures à appliquer sont, en principe, celles définies par la réglementation propre à chaque GI. Il est dans certains cas prévu de mettre en place une des procédures suivantes:

1) V*érification de la libération de la voie après le dernier train*
Cette vérification ne peut être demandée que par l'AC de Kehl.
L'avis d'arrivée ne peut être transmis que lorsque l'assurance a été donnée que le train est arrivé complet en gare et protégé selon les prescriptions réglementaires propres à chaque réseau.
L'avis d'arrivée est donné sous la forme suivante
„Zug Nummer ..... in ..... (Name des Ankunftsbahnhofs)"
(« Train N°..... à .... (Nom de la gare d'arrivée) ».)

L'avis d'arrivée est inscrit sur le registre propre à chaque réseau.

Lorsque l'avis d'arrivée ne peut être donné par l'AC de Strasbourg Neudorf, il avise l'AC de Kehl sous la forme suivante :
« Ruckmeldung für Zug Nr… nicht möglich"
"Avis d'arrivée ne peut être donné pour train N°… »

Dans ce cas, l'AC de Kehl délivre au conducteur du train suivant un ordre écrit n°9 de marcher à vue motif n°1 et un ordre écrit n°11 de limiter sa vitesse à 30 Km/h

2) Vérification de la libération de la voie pour tous les trains

L'agent circulation qui constate le dérangement met en place la procédure de vérification de la libération de la voie par avis d'arrivée pour tous les trains, sous la forme suivante *:*

„Rückmelden erforderlich ab ..... Uhr wegen .....(Angabe des Grundes)"

(« Avis d'arrivée nécessaire à partir de ... h… suite à ..... (motif) ».)

L'avis d'arrivée ne peut être transmis que lorsque l'assurance a été donnée que le train est arrivé complet en gare et protégé selon les prescriptions réglementaires propres à chaque réseau.

L'avis d'arrivée est donné sous la forme suivante

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

(« Train N°..... à .... (Nom de la gare d'arrivée) ».)

L'avis d'arrivée est inscrit sur le registre propre à chaque réseau**.**

Lorsque l'avis d'arrivée ne peut être donné , l'AC voisin doit être avisé sous la forme suivante :
« Ruckmeldung für Zug Nr… nicht möglich"
"Avis d'arrivée ne peut être donné pour train N°… »

Dans ce cas, les AC appliquent les mesures définies par la réglementation propre à chaque GI.

Particularité concernant le dérangement de l'enclenchement de sens.
En cas de dérangement de l'enclenchement de sens, la procédure d'offre et d'acceptation des trains doit être appliquée pour les 2 sens de circulation de la voie concernée.

3) Suppression

La procédure d'avis d'arrivée est supprimée par l'AC qui l'a établie, lorsque le motif est levé et lorsqu'un train de chaque sens a circulé dans les conditions normales de fonctionnement des installations.

La suppression de l'avis d'arrivée est donnée sous la forme :

„Rückmelden aufgehoben ab ..... Uhr"

(« Procédure d'avis d'arrivée levée à ..... heure »)

59.3 - Dérangement de la caténaire sur la section frontière

1) Chaque service caténaire réalise la réparation des installations correspondant à la technologie de son réseau conformément au chapitre VIII jusqu'à la fin du canton de pose caténaire défini.

2) En cas d'avarie à la caténaire sur le pont du Rhin, lorsqu'il ne peut être déterminé s'il s'agit d'installations françaises ou allemandes :

- L'AC de Strasbourg-Neudorf demande au Centre de Supervision Quart Nord-est (CSQNE) d'appeler le service caténaire.
- L'AC de Kehl avise le Zes (CSS de Karlsruhe) et son service d'intervention compétent.

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

3) Mesures à prendre en cas de court circuit dans les sections élémentaires 3301/3302.

Les mesures à prendre sont celles définies par la réglementation de la DB.

La Zes de Karlsruhe établi un rapport de signalement de court-circuit. Ce rapport est transmis au service caténaire de DB Netz AG qui prend les mesures dans sa zone d'intervention. Si l'origine du court circuit est située sur la zone d'intervention du GI voisin, le service caténaire DB Netz AG avise l'AC de Strasbourg-Neudorf et lui demande de déclencher une tournée d'environnement caténaire des deux sections élémentaires 3301/3302 au plus tard le lendemain matin. L'AC de Strasbourg-Neudorf fera appeler un agent caténaire par le CSQNE.

L'agent caténaire qui a effectué la tournée rendra compte à l'AC de Strasbourg-Neudorf et à son DPX.

-- gültig ab 14.04.2015 --

CHAPITRE VI

TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

Article 61 – Principes

1) Lorsqu'une EF souhaite faire circuler un transport exceptionnel en trafic international devant emprunter la section frontière Strasbourg Neudorf - Kehl, elle doit obtenir :

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

Un Transport exceptionnel circulant sur la section frontière ne doit être incorporé dans un train que s'il a été muni, d'une part par DB Netz AG, d'une **"Beförderungsanordnung" (Bef-Ano)** pour les trains figurant à l'horaire de service annuel ou d'une **"Fahrplananordnung (Fplo)**" pour les trains ne figurant pas à l'horaire de service annuel **et** d'autre part par SNCF Infrastructure, d'une **« Autorisation d'Incorporation d'un Transport Exceptionnel ».**

2) La Bef-Ano/Fplo de DB Netz contient :
- le numéro de la Bza de DB Netz et le numéro de l'ATE de SNCF Infra,
- le jour de circulation,
- le train à utiliser,
- les conditions (restrictions) de circulation sur l'ensemble de la section frontière.

3) L'Autorisation d'Incorporation de SNCF Infra est donnée :
- dans le sens France-Allemagne, par une dépêche adressée au représentant de l'Entreprise Ferroviaire, éventuellement par l'intermédiaire du COGC amont,
- dans le sens Allemagne-France, par l'accord indiqué sur l'imprimé spécifique bilingue adressé à DB Netz (Fpl Karlsruhe) par le COGC Alsace.

Article 62 – Imprimé spécifique bilingue

Le COGC Alsace et le service responsable des horaires (Fahrplanabteilung) de RB Südwest de DB Netz se proposent mutuellement les transports exceptionnels. Pour ce faire, le COGC ou le Fpl, selon le sens de circulation, envoient à l'entité voisine un imprimé spécifique bilingue. Cet imprimé bilingue comporte :
- le jour de circulation,
- le numéro du train à utiliser,
- le numéro du Bza et le numéro de l'ATE,
- les restrictions de circulation sur la partie de la section frontière du réseau cédant.

Il doit être utilisé autant d'imprimés qu'il existe de transports exceptionnels différents dans un même train.

Après examen de la demande, le COGC Alsace ou le Fpl, selon le sens de circulation, donnent leur accord par retour de l'imprimé spécifique bilingue en le complétant des restrictions de circulation applicables sur le réseau prenant.

'

-- gültig ab 14.04.2015 --

Article 63 – Autorisation d’incorporation des transports exceptionnels

Une demande ne peut être présentée que lorsqu’elle peut être instruite pendant les heures d’ouverture du bureau Fpl à Karlsruhe (voir article 32.6).

Dans le sens France-Allemagne le transport ne doit être incorporé dans le train d’acheminement qu’après accord par dépêche de l’autorisation donnée par le COGC de Strasbourg.

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

Le COGC de Strasbourg avise par dépêche l’AC de Strasbourg-Neudorf en lui communiquant le jour de circulation, le train utilisé et les numéros d’ATE et de Bza. Parallèlement, le Fpl informe l’AC de Kehl en lui transmettant le Bef-Ano ou le Fplo comportant le jour de circulation, le train utilisé, les numéros d’ATE et de Bza ainsi que les restrictions de circulation applicables sur l’ensemble de la section frontière.

Article 64 – Offre et acceptation des transports exceptionnels

L’AC devant expédier un train acheminant un (ou plusieurs) transport(s) exceptionnel(s) doit préalablement appliquer la procédure d’annonce de train (offre, acceptation) par téléphone à l’AC voisin et lui indiquer le numéro du train, le(s) numéro(s) du Bza de DB Netz AG et le(s) numéro(s) de(s) l’ATE de SNCF Infra ainsi que la mention « avec restriction » ou « sans restriction ». Si le train doit circuler en sens inverse du sens normalement utilisé l’annonce de train (offre, acceptation) doit également être effectuée par le système d’annonce des trains selon la procédure prévue à l’article 56.

L’offre doit être effectuée comme suit :

„Zugmeldung für Zug (Nr.) mit aussergewöhnlichem Transport/aussergewöhnlichen Transporten ATE-Nr. …, Bza-Nr. …, mit/ohne Einschränkung. Wird Zug Nr. ... angenommen?“

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

Si le train achemine plusieurs transports exceptionnels faisant l’objet d’ATE/Bza différents, l’offre reprend chacun des numéros d’ATE ou Bza concernés.

L’AC voisin vérifie si le(s) numéro(s) de Bza et le(s) numéro(s) d’ATE correspondent aux informations préalablement reçues, et lorsque les conditions sont requises pour la circulation de ce(s) Transport(s) Exceptionnel(s), il accepte le train sous la forme suivante :
„Zug (Nr.) mit aussergewöhnlichem Transport/aussergewöhnlichen Transporten ja.“
(« Train n°.. avec Transport(s) Exceptionnel(s), oui (je l’accepte) »).

Dans le cas où le train n'est pas offert dans les conditions réglementaires, ou si un empêchement s'oppose à l'acceptation, la gare d'arrivée répond :

„Nein, warten."
(« *Non, attendez »)*

et renseigne la gare de départ sur le motif du refus d'acceptation.

Lorsque le motif du refus a disparu, le train est accepté comme suit :

„Jetzt Zug (Nr.) mit aussergewöhnlichem Transport/aussergewöhnlichen Transporten ja.“
(« Maintenant train °.. avec Transport(s) Exceptionnel(s), oui (je l’accepte) »).

-- gültig ab 14.04.2015 --

CHAPITRE VII

MANOEUVRES

Article 71 - Principes

Les manœuvres en gare de KEHL et STRASBOURG-NEUDORF sont effectuées selon les règles nationales propres à chaque réseau.

Article 72 – Manœuvres sur la section frontière.

1) Les mouvements de manœuvres en gare de Kehl au-delà de l'aiguille 151 doivent être concertés entre l'AC de KEHL et l'AC de STRASBOURG-NEUDORF. Sur demande de l'AC de Kehl, L'AC de Strasbourg-Neudorf donne l'assurance qu'aucune circulation en direction de voie 1 (Strasbourg-Neudorf – Kehl) n'aura lieu en fermant les signaux et en plaçant des dispositifs de réflexion.

L'AC de Kehl avise l'AC de Strasbourg-Neudorf lorsque la manœuvre au-delà de l'aiguille 151 est achevée.

2) Les manœuvres en provenance de la gare de STRASBOURG-NEUDORF devant aller en amont du signal C52 doivent être concertées avec l'AC de Kehl. Sur demande de l'AC de Strasbourg-Neudorf, l'AC de Kehl donne l'assurance qu'aucune circulation en direction de voie 2 (Kehl – Strabourg-Neudorf) n'aura lieu en fermant les signaux et en plaçant des dispositifs de réflexion.

L'AC de Strasbourg-Neudorf avise l'AC de Kehl lorsque la manœuvre au-delà du signal C52 est achevée.

3) Lorsque la manœuvre risque d'atteindre la section de séparation elle doit être assurée uniquement en traction diesel.

4) En cas de dérangement des installations de sécurité ou de dérangement total des moyens de communication entre les AC de STRASBOURG-NEUDORF et de KEHL, les manœuvres en application des points 1 et 2 sont interdites.

-- gültig ab 14.04.2015 --

CHAPITRE VIII

ENTRETIEN PREVENTIF ET CURATIF DES INSTALLATIONS FIXES ET TRAVAUX SUR CES INSTALLATIONS

Article 81 – Principes

1) Chacun des deux Gestionnaires d'Infrastructure entretient les installations ferroviaires correspondant à ses spécifications techniques que celles-ci soient situées sur le territoire français ou sur le territoire allemand.

2) Toute intervention programmée sur une installation située sur le territoire national voisin doit faire l'objet d'une concertation entre les services techniques compétents des deux GI. Le GI sur le territoire duquel se situe l'installation doit mettre à disposition du GI intervenant un agent. Un document commun bilingue établi par les services techniques compétents doit préciser les conditions de l'intervention. Toutefois, pour les travaux d'entretien courant dont les conditions d'intervention sont connues par les services techniques des deux GI, ce document n'est pas nécessaire.

3) Pour tous les travaux programmés nécessitant une modification des horaires des trains ou une fermeture de voie, les instructions écrites doivent être arrêtées en commun par la RB Südwest de DB NETZ et le COGC de STRASBOURG au plus tard 4 semaines avant le début des travaux. Ils déterminent à cette occasion la nature des travaux, les conséquences sur la circulation des trains, la durée et les mesures à prendre.

4) Toute intervention programmée d'agent d'entretien sur les installations fixes de la section frontière doit faire l'objet d'une concertation avec l'AC du GI sur le territoire duquel a lieu l'intervention. Avant de donner son accord, l'AC saisi se concerte avec l'autre AC et le COGC de Strasbourg. Il prend ensuite les mesures nécessaires pour permettre l'intervention (fermeture de voie par exemple).

5) Toute intervention suite à un dérangement sur une installation située sur le territoire national voisin ne faisant pas l'objet d'une concertation entre les services techniques compétents est effectuée dans le cadre d'une fermeture de voie.

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

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

L'entretien du pont du Rhin (tabliers, culées et piles) est réalisé conformément aux dispositions prévues à *l'accord entre la République fédérale d'Allemagne et la République française relatif à la construction d'un pont ferroviaire sur le Rhin à Kehl* du 14 mars 2006.

DB Netz entretient la voie ferrée installée sur la partie française du pont du Rhin jusqu'à la butée ouest. Les frais correspondants font l'objet d'un règlement en application de l'accord précité. La limite d'entretien pour la voie se situe au Km 7,575 et est signalée sur le terrain par des pancartes.

-- gültig ab 14.04.2015 --

2) Installations de signalisation

La DB AG entretient les installations suivantes :

- les signaux d'entrée F100 et FF100 avec 2000/1000 Hz Balise PZB et compteurs d'essieux au km 7.702
- les balises PZB 500 Hz implantées au km 7.451
- rappel des signaux d'entrée VWf100 et VWff100 avec le signal Lf6 au km 7,402
- les balises 2000 Hz de contrôle de vitesse au km 7,302 voie 1 et voie 2
- les balises 2000 Hz de contrôle de vitesse au km 6,990(voie 1) et km 7,010 (voie2)
- l'armoire électrique et la mise à la terre à la butée Strasbourg Nord
- les installations techniques des signaux se trouvant dans le compartiment de la DB de l'armoire électrique installée à la butée Strasbourg Nord
- les armoires, câbles et installations d'alimentation s'y rapportant,

La SNCF entretient les installations suivantes :

- Les circuits de voie venant du côté français jusqu'au joint isolant au km 13,750
- les installations techniques des signaux se trouvant dans le compartiment de la SNCF de l'armoire électrique installée à la butée Strasbourg Nord
- les armoires, câbles et installations d'alimentation s'y rapportant.

3) Installations de télécommunication

La limite d'entretien du câble de télécommunication sur le pont du Rhin se situe au km 13,900/7,737 (frontière étatique)

4) Installations de traction électrique (ITE)

Les cantons de pose caténaires venant du côté français sont de technologie française sur le pont.

Le système de ligne aérienne de contact de la section frontière a été installé en 2010.
Les équipements du SLAC ont été contrôlés et vérifiés avant réception des travaux.
Il n'est pas nécessaire de vérifier le SLAC dans l'année qui suit la mise en service.
La 1ère Vérification Technique et Entretien aura lieu en 2014, puis tous les 5 ans.
La 1ère Révision Périodique aura lieu en 2019, puis tous les 10 ans.

Les cantons de pose caténaires venant du côté allemand sont de technologie allemande sur le pont.

SNCF et DB Netz entretiennent chacun leurs ITE, c'est-à-dire jusqu'à la fin de cantons de pose caténaires.

Article 83 – Circulation à voie fermée pour travaux

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

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

« Fdl …. an Fdl …..
Sperrfahrt n°. ist vollständig im Bahnhof… angeko mmen"
« AC de …. à AC de …..
Sperrfahrt n°.a dégagé en entier en gare de … »

Ces mouvements sont à enregistrer sur les documents de circulation ad hoc.

-- gültig ab 14.04.2015 --

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

1) Certains travaux ne peuvent être exécutés qu'une fois la caténaire mise hors tension. Cette mise hors tension est réalisée selon les procédures propres à chaque GI.

2) Pour les travaux programmés sur les infrastructures françaises nécessitant la mise hors tension du 15KV (sections élémentaires 3301 et/ou 3302), il faut prévenir la personne compétente de la DB désignée à l'annexe 4 par écrit (Courriel, fax, lettre,…) avec accusé de réception, au moins 6 semaines avant le début de ces travaux. L'accusé de réception doit être également adressé par écrit.

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

Le jour des travaux, DB Netz détache sur les lieux un responsable des installations qui, à l'heure prévue rencontre l'agent habilité de la SNCF.

L'agent habilité de la SNCF, remplit 2 imprimés bilingues (voir annexe 6).

Après mise hors tension de la caténaire 15 kV par DB Netz, le responsable des installations DB Netz remet un imprimé signé à l'agent habilité de la SNCF.

Après la fin des travaux, l'agent habilité de la SNCF restitue l'imprimé signé au responsable des installations DB Netz qui enlève la mise au rail et autorise la remise sous tension. L'imprimé est conservé par le responsable des installations DB Netz.

Seul le responsable des installations DB Netz est autorisé à se mettre en relation avec le Régulateur Sous-Station de la Zes Karlsruhe.

Article 85 – Circulation des trains sous caténaire consignée de la section frontière

La circulation des trains sous caténaire consignée de la section frontière n'est autorisée qu'après avoir obtenu l'assurance que ces trains ne comportent aucun véhicule avec pantographe levé.

Pour permettre la circulation des trains sous caténaire consignée, les mesures suivantes sont à prendre :

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

Il en donne confirmation à l'AC voisin par la dépêche suivante :
„Abfahrbereiter Zug Nr..... führt keine Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer"; (« Train N°..... prêt au dép art, ne comporte pas de véhicule avec pantographe levé »)
L'AC concerné ne peut autoriser le départ du train qu'après l'expédition de cette dépêche.

Article 86 – Travaux sur la télécommande des interrupteurs côté Kehl

Les travaux d'entretien et de relève de dérangement sont réalisés par le personnel de DB Energie.

R1 Les travaux programmés sont annoncés, par DB Energie, 8 jours avant le début des travaux auprès du CSS de Pagny-sur-Moselle en utilisant un imprimé bilingue (annexe7).
En cas dérangement sur ces installations, un circuit d'information similaire doit être utilisé.
En cas de travaux et de dérangement sur des installations SNCF, impactant la commande électrique de l'IL3 et de l'IL6, le CSS Pagny-sur-Moselle en informe la Zes Karlsruhe en utilisant l'imprimé bilingue.

-- gültig ab 14.04.2015 --

Article 87 – Essai de fonctionnement des interrupteurs IL 3 et IL6 côté Kehl

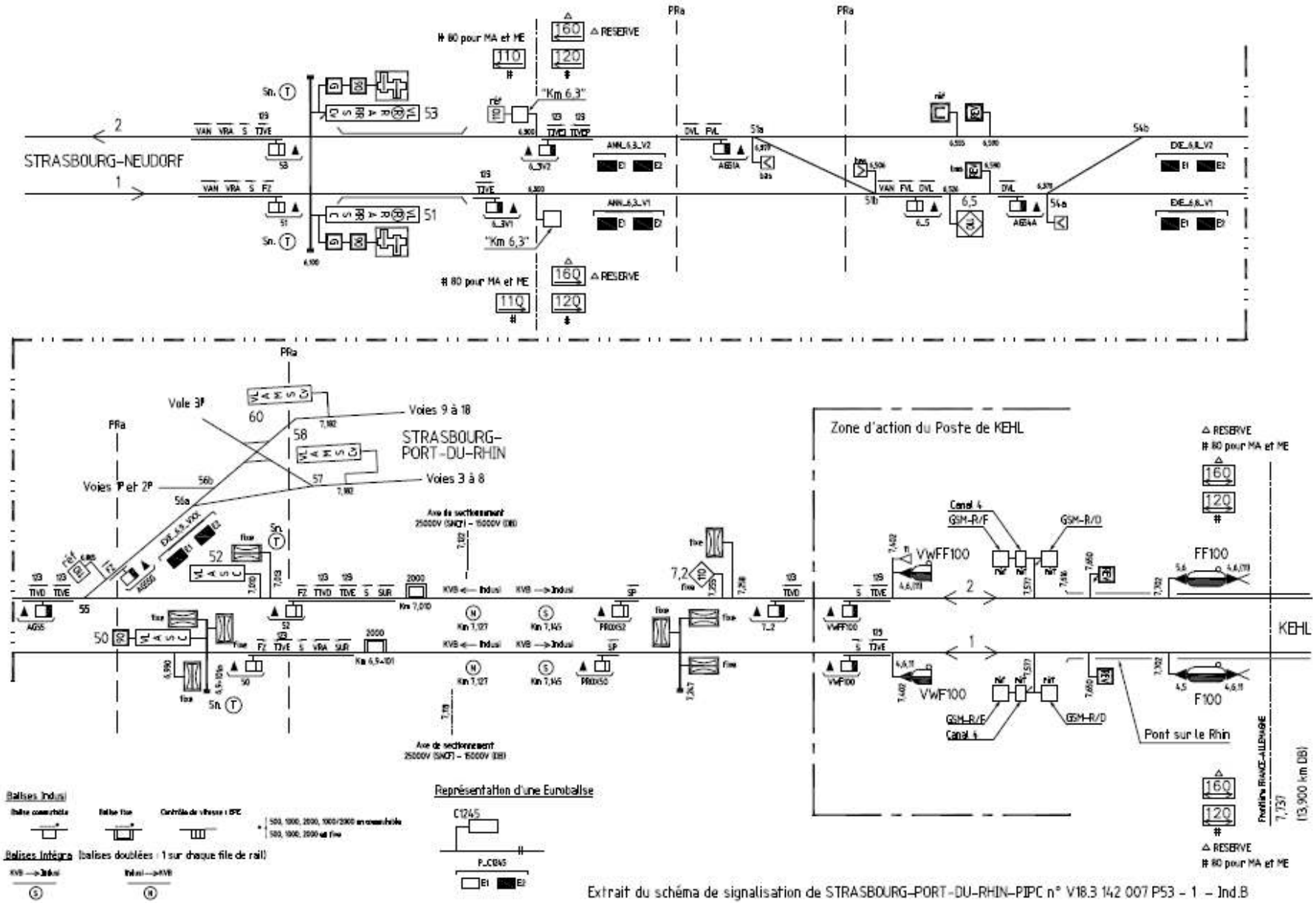
Un essai de fonctionnement des interrupteurs IL 3 et IL 6 devra être réalisé annuellement dans le cadre des exercices pratiques prévus à la consigne commune du management ou fera l'objet d'un accord commun.

-- gültig ab 14.04.2015 --

Anlage 1
Annexe 1

Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl
Plan de la section frontière Strasbourg-Neudorf/Kehl

-- gültig ab 14.04.2015 --

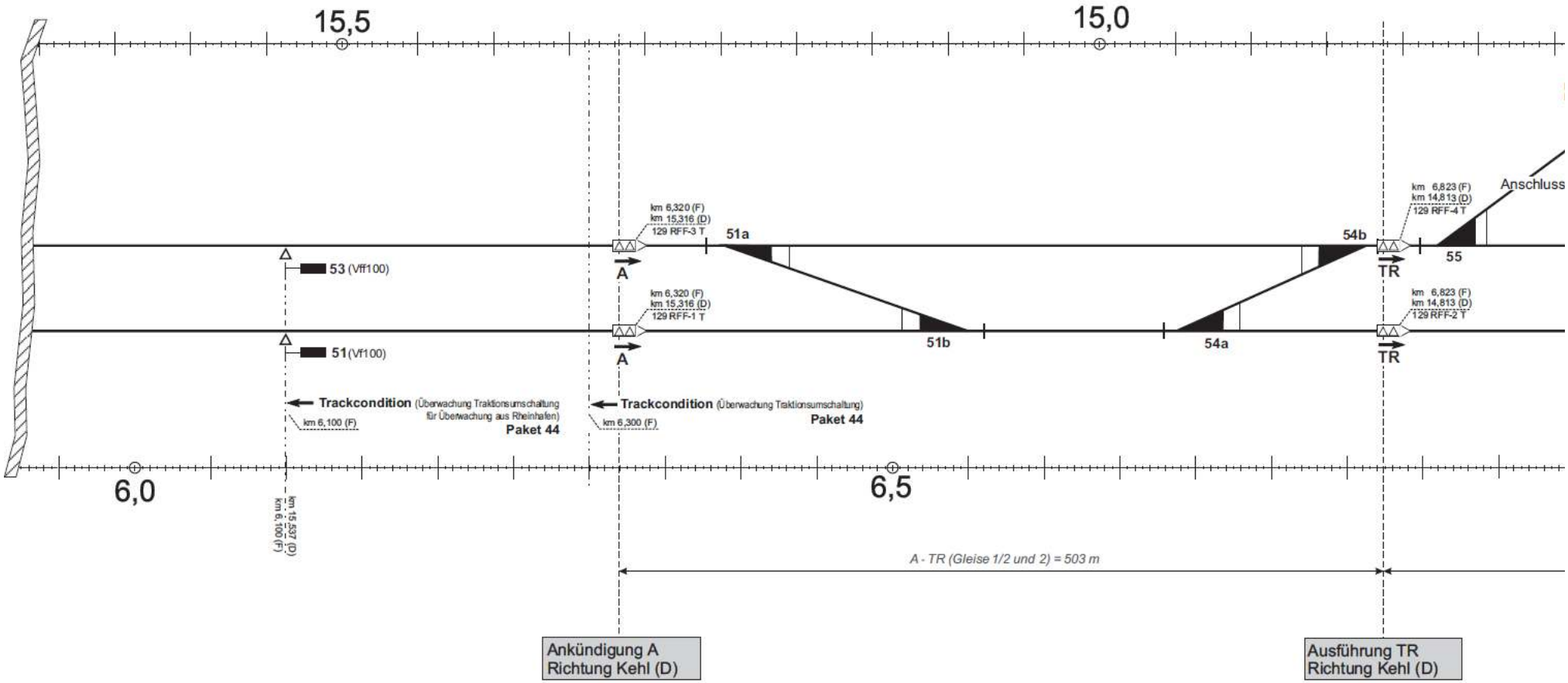

STRASBOURG-NEUDORF
STRASBOURG-PORT-DU-RHIN
Zone d'action du Poste de KEHL
KEHL
Voie 3P
Voies 9 à 18
Voies 1P et 2P
Voies 3 à 8
Pont sur le Rhin
VWFF100
FF100
VWF100
F100
Canal 4
GSM-R/F
GSM-R/D
RESERVE
80 pour MA et ME
"Km 6,3"
Balises Indusi
Balises Intégra (balises doublées : 1 sur chaque file de rail)
Représentation d'une Eurobalise
Extrait du schéma de signalisation de STRASBOURG-PORT-DU-RHIN-PIPC n° V18.3 142 007 P53 - 1 - Ind.B

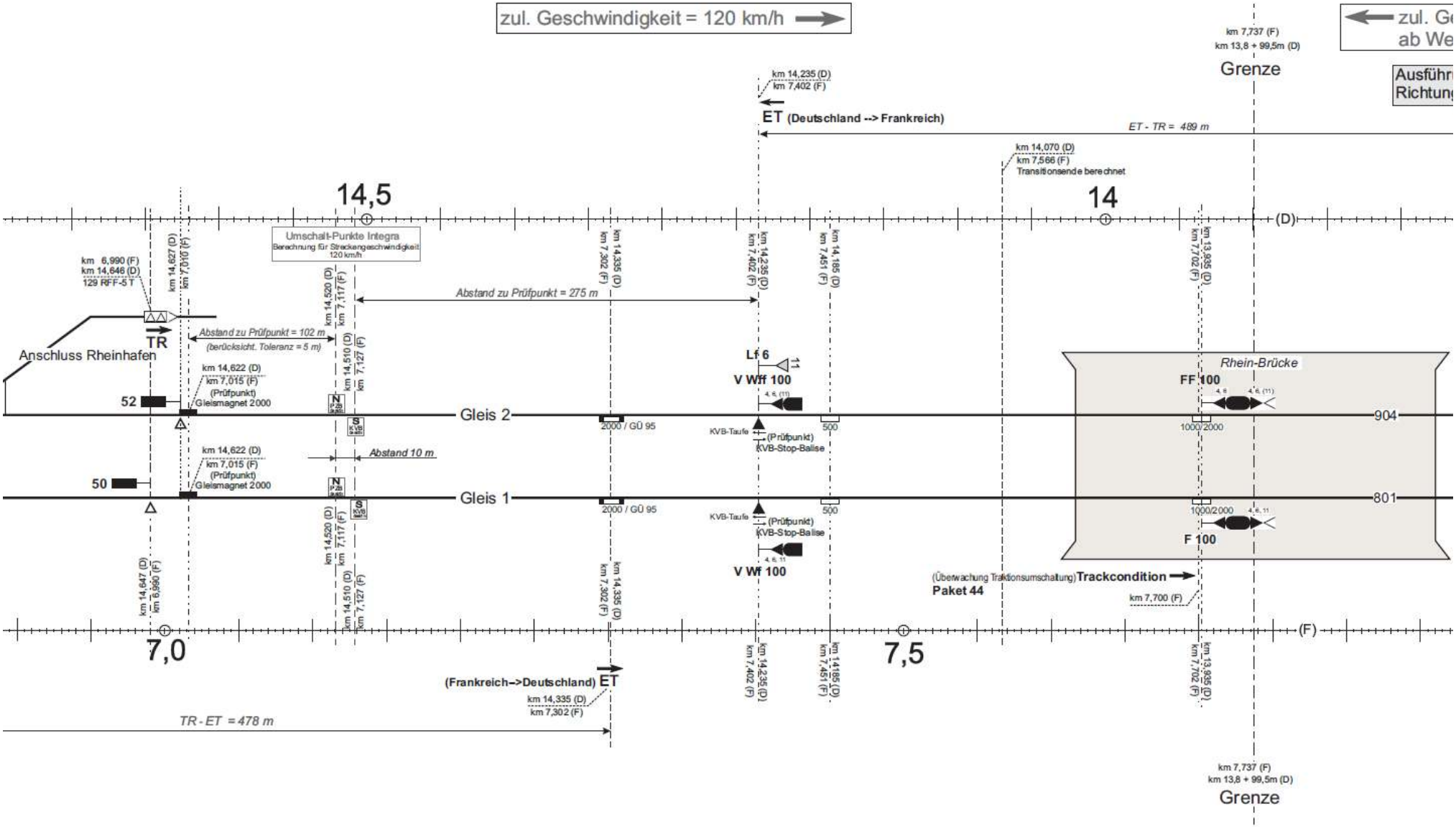
Anlage 2
ANNEXE 2

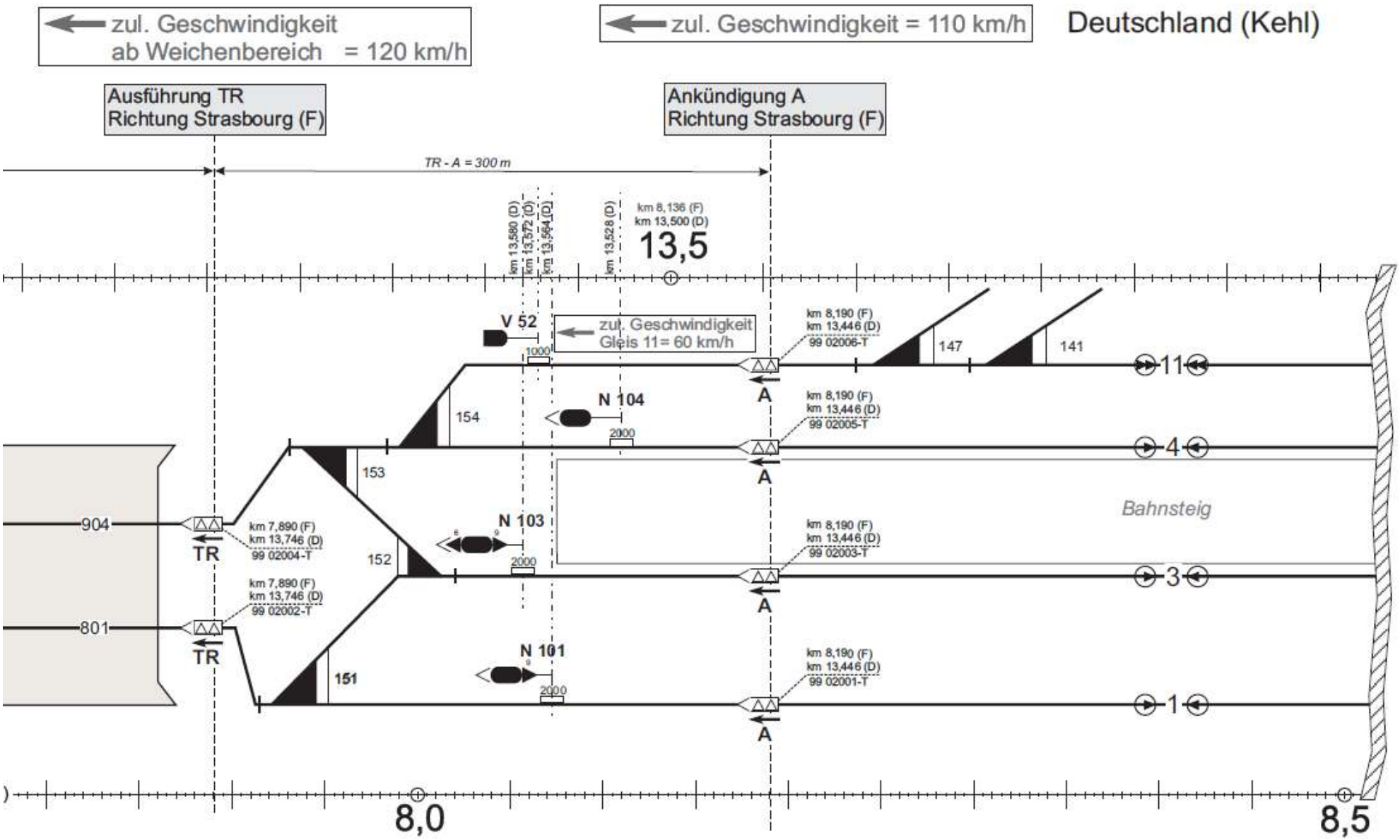
Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl mit ETCS-Balisen
Plan de la section frontière Strasbourg Neudorf – Kehl avec les balises ETCS

-- gültig ab 14.04.2015 --

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




zul. Geschwindigkeit = 120 km/h
zul. G
ab We
Ausführ
Richtung
km 7,737 (F)
km 13,8 + 99,5m (D)
Grenze
km 14,235 (D)
km 7,402 (F)
ET (Deutschland --> Frankreich)
ET - TR = 489 m
km 14,070 (D)
km 7,566 (F)
Transitionsende berechnet
14,5
14
(D)
Umschalt-Punkte Integra
Berechnung für Streckengeschwindigkeit 120 km/h
km 6,990 (F)
km 14,646 (D)
129 RFF-5 T
km 14,627 (D)
km 7,010 (F)
km 14,520 (D)
km 7,117 (F)
km 14,335 (D)
km 7,302 (F)
km 14,235 (D)
km 7,402 (F)
km 14,185 (D)
km 7,451 (F)
km 13,935 (D)
km 7,702 (F)
Abstand zu Prüfpunkt = 275 m
Abstand zu Prüfpunkt = 102 m
(berücksicht. Toleranz = 5 m)
TR
Anschluss Rheinhafen
km 14,622 (D)
km 7,015 (F)
(Prüfpunkt)
Gleismagnet 2000
52
Lf 6
11
V Wf 100
Rhein-Brücke
FF 100
Gleis 2
904
2000 / GÜ 95
KVB-Taufe
(Prüfpunkt)
KVB-Stop-Balise
500
1000/2000
Abstand 10 m
km 14,622 (D)
km 7,015 (F)
(Prüfpunkt)
Gleismagnet 2000
50
Gleis 1
801
2000 / GÜ 95
KVB-Taufe
(Prüfpunkt)
KVB-Stop-Balise
500
1000/2000
F 100
V Wf 100
(Überwachung Traktionsumschaltung) Trackcondition
Paket 44
km 7,700 (F)
km 14,647 (D)
km 6,990 (F)
km 14,520 (D)
km 7,117 (F)
km 14,510 (D)
km 7,127 (F)
km 14,335 (D)
km 7,302 (F)
km 14,235 (D)
km 7,402 (F)
km 14,185 (D)
km 7,451 (F)
km 13,935 (D)
km 7,702 (F)
(F)
7,0
7,5
(Frankreich-->Deutschland) ET
km 14,335 (D)
km 7,302 (F)
TR - ET = 478 m
km 7,737 (F)
km 13,8 + 99,5m (D)
Grenze


zul. Geschwindigkeit
ab Weichenbereich = 120 km/h
zul. Geschwindigkeit = 110 km/h
Deutschland (Kehl)
Ausführung TR
Richtung Strasbourg (F)
Ankündigung A
Richtung Strasbourg (F)
TR - A = 300 m
km 13,580 (D)
km 13,572 (D)
km 13,564 (D)
km 13,528 (D)
km 8,136 (F)
km 13,500 (D)
13,5
V 52
zul. Geschwindigkeit
Gleis 11= 60 km/h
1000
km 8,190 (F)
km 13,446 (D)
99 02006-T
147
141
11
A
N 104
154
2000
km 8,190 (F)
km 13,446 (D)
99 02005-T
4
153
Bahnsteig
904
TR
km 7,890 (F)
km 13,746 (D)
99 02004-T
N 103
152
km 8,190 (F)
km 13,446 (D)
99 02003-T
3
km 7,890 (F)
km 13,746 (D)
99 02002-T
801
N 101
151
km 8,190 (F)
km 13,446 (D)
99 02001-T
1
8,0
8,5

Anlage 3a
ANNEXE 3 a

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

.

Befehle
Ordres
1 – 11

Triebfahrzeugführer / *Conducteur*
Zug - Sperrfahrt - Schiebetriebfahrzeug für Zug .....
train - circulation en voie fermée - engin moteur de pousse pour train

Vordruck ____
von ___ **Vordruck(en)**
Imprimé(s)..... / .....

Standort: km / Signal ..... in Rgl / Ggl / Gl .....
Lieu: pk / signal *voie*

1 **Sie dürfen - ohne Hauptsignal - bei - LZB-Halt / ETCS-Halt**
Vous pouvez – sans « Hauptsignal ». – avec « LZB/ETCS-Halt »

- auf der Abzw/Üst - in den Bf/Bft ..... - **weiterfahren - einfahren –**
- circuler au-delà de la bif/jonction - entrer en gare/au secteur circulation

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 la reconnaissance de la position du prochain « Hauptsignal ».

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

(Höhe) Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Sbk, Dksig, Ts 2, Sh 2, LZB-Halt, ETCS-Halt, LZB-Nothalt *Position et type de signal*	Bezeichnung des Signals/ der LZB-Bk / ETCS-Bk / der Stelle, an der zu halten war *Désignation du signal/lieu, où l'arrêt était imposé*	des Bf *gare/* Bft *secteur circulation/* der Bk *poste de block/* Abzw *bif/* Üst *jonction/* Dkst *point de protection*

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

3 **Sie dürfen im Bf/Bft** ..... - **ohne Ausfahrsignal - bei LZB-Halt/ETCS-Halt - ausfahren**
Vous quittez la gare/le secteur de circulation - sans signal de sortie – avec « LZB/ETCS-Halt »

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

4 **Sie fahren auf dem Gegengleis** von ..... bis .....
Vous circulez en « Gegengleis » de *jusqu'à*

5 **Sie - fahren - schieben nach** - in Richtung / ab km..... bis .....
Vous - circulez - poussez - en direction de / à partir du pk *jusqu'à*

- auf dem Regelgleis und kehren zurück auf dem Gegengleis -
- sur la voie normale et revenez en « Gegengleis »

- auf dem Gegengleis und kehren zurück auf dem Regelgleis -
- sur la « Gegengleis » et revenez sur la voie normale

6 **Sie dürfen vom Gegengleis aus ohne Hauptsignal**
Vous êtes autorisé sur la « Gegengleis » sans « Hauptsignal »

ab km .....auf der Abzw/Üst ..... **weiterfahren,**
ab km .....auf der Abzw/Üst ..... **weiterfahren,**
à partir du pk *à la bif/jonction* *à poursuivre votre marche*
ab km .....in den Bf/Bft ..... **ein- und ausfahren,**
à partir du pk *entrer et sortir de la gare/du secteur circulation de*
ab km .....in den Bf/Bft ..... **einfahren**
à partir du pk *entrer en gare/secteur circulation de*

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

7 **Sie müssen auf dem Gegengleis in Höhe des Bksig/Esig** .....
Vous devez sur la « Gegengleis » vous arrêter à la hauteur du signal de block/signal d'entrée

in km ..... **der Abzw/Üst/des Bf/Bft** ..... halten
au pk *de la bif/jonction/gare/du secteur circulation*

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

- im Bahnhof ..... - **halten vor BÜ** in km ...../ km .....
- en gare de *- avant le PN au pk* */ pk*

km ...../ km ...../ km ...../ km .....
pk */ pk* */ pk* */ pk*

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

9 - **Sie dürfen mit höchstens** ..... **km/h fahren** -
- *Vous devez respecter la vitesse limite de* *km/h* -

- **Sie müssen auf Sicht fahren** -
- *Vous devez circuler en marche à vue* -

im Bf *en gare de*	zwischen Zmst *entre poste*	und Zmst *et poste*	in km *au pk*	von km oder Sig *du pk ou signal*	bis km oder Sig *au pk ou signal*

Grund - Nr. ..... (siehe Rückseite) - .....
Motif - *N°* *(voir verso)* -

.....

Zusätzliche Befehle oder Hinweise (soweit erforderlich)
Ordres et indications complémentaires (si nécessaire)

	9.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist; melden Sie das Ergebnis an ..... *Vérifiez que la voie est parcourable et rendez compte à*
	9.2	Geben Sie bei Annäherung an den **BÜ / RÜ** Signal Zp 1; räumen Sie den **BÜ / RÜ** schnellstens, wenn erstes Fahrzeug **Straßenmitte / RÜ-Mitte** erreicht hat *Sifflez à l'approche du PN/du passage planchéié; dégagez rapidement le PN/le passage planchéié lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée/passage planchéié*
	9.3	Schauen Sie nach Oberleitungsschäden; melden Sie das Ergebnis an ..... *Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à*
	9.4	PZB-Einrichtung - am ..... sig ..... - in km ..... - ständig wirksam - unwirksam - *Balise PZB - du signal..... - au pk - constamment active - inactive -*
	9.5	Warnen Sie Personen am und im Gleis durch Signal Zp 1, halten Sie an, wenn Personen das Gleis nicht verlassen *Avertissez les personnes se trouvant dans et à proximité de la voie par signal Zp 1 (siffler), arrêtez-vous si les personnes ne dégagent pas la voie*

	10	Sie sind vom Fahren auf Sicht entbunden zwischen ..... und ..... *Vous êtes libéré de la marche à vue entre et*
	11	.....

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

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

..... (Fahrdienstleiter) *Agent circulation* ..... erhalten (Name, Triebfahrzeugführer/Zugführer) *reçu (nom, fonction)*

.....

Übermittlungscode: ..... *Numéro de transmission* bei fmdl. Übermittlung: ☐ ZF / ☐ andere: ..... *en cas de transmission téléphonique RST / autre*

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer ankreuzen.
Cochez la (les) case(s) applicable(s).

☒ Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im angekreuzten Teil des Befehls schräg durchstreichen. Im Befehl 2 müssen Sie für Signale und Betriebsstellen die in der Kopfzeile angegebenen Abkürzungen verwenden.
Rayez les mentions inutiles dans les cases cochées.
« Befehl » case N°2 : Utilisez les abréviations relatives aux signaux et postes mentionnées dans l'en-tête de la colonne correspondante.

Befehl DB deutsch/französisch - *« Befehl » DB allemand/français* 12.2009

Gründe / *Motifs*	**Geben Sie auf der Vorderseite im Befehl 9 folgende Weisung** *Reportez le numéro du motif sur le recto de l'ordre case N°9*
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..... *Plusieurs 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 ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis..... *Réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse particulièrement courte*	20 km/h
6 Durchrutschweg besetzt, nicht vollständig befahrbar oder nicht ausreichend..... *Distance de glissement occupée ou partiellement occupée ou insuffisante*	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, Übergänge zu Bahnsteigen / *PN, passages planchéiés*	
10 Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert / *PN insuffisamment protégés*.....	20 km/h
11 Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt..... *Gouttières des voies verglacées ou enneigées*	30 km/h
12 Reisendenübergang nicht gesichert / *Passage planchéié non sécurisé*.....	5 km/h
Arbeiten, La / *Travaux, « La »*	
20 Bauarbeiten / *Travaux*.....	*)
21 Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis..... *Portion de voie impraticable en voie barrée*	auf Sicht *marche à vue*
22 Zustand nach Bauarbeiten / *Etat après travaux*.....	*)
23 Arbeitstelle 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 barrée*.....	20 km/h
Mängel an Bahnanlagen / *Défauts aux installations*	
30 Mängel am Oberbau / *Défaut à la structure de la voie*.....	*)
31 Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im Nachbargleis)..... *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 Eiszapfenbildung im Tunnel..... *Présomption de formation de glaçons dans le tunnel*	auf Sicht *marche à vue*
34 PZB-Streckeneinrichtung gestört / *Equipement PZB au sol en dérangement*.....	100 km/h
35 Weichen außer Abhängigkeit von Signalen..... *Enclenchement d'aiguilles en dérangement*	50 km/h
36 Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert..... *Aiguille sécurisée avec « HV 73 » sans cadenassage*	5 km/h
Besonderheiten am Zug / *Particularités au train*	
40 Engstelle bei Lü-Sendungen / *Gabarit réduit pour transports exceptionnels*.....	10 km/h
41 Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen für Schwerwagen..... *Armement de la voie insuffisant pour véhicules lourds*	*)
42 Spitzensignal unvollständig / *Signalisation d'avant incomplète*.....	40 km/h

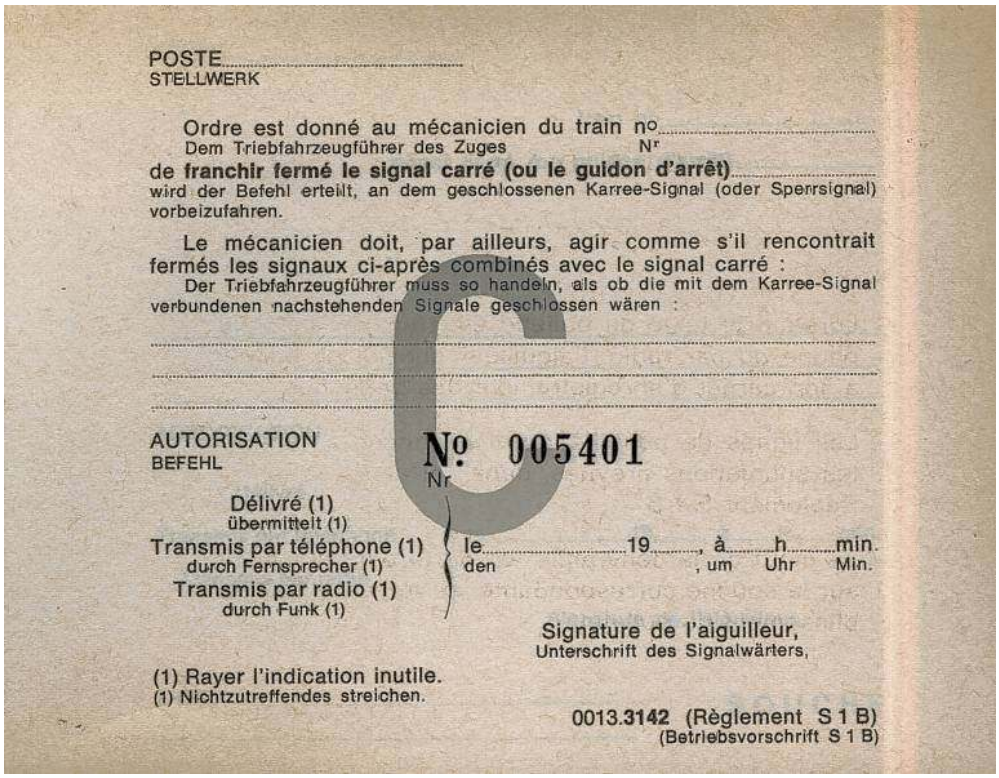
*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / *Vitesse limite autorisée variable*

-- gültig ab 14.04.2015 --

Anlage 3 b
ANNEXE 3 b

Befehle C (zweisprachig) der SNCF
BULLETINS C (bilingue) de la SNCF

Bulletin **C** *SNCF*
(Befehl **C** *SNCF*)



POSTE.....
STELLWERK

Ordre est donné au mécanicien du train n°.....
Dem Triebfahrzeugführer des Zuges Nr

de **franchir fermé le signal carré (ou le guidon d'arrêt)**.....
wird der Befehl erteilt, an dem geschlossenen Karree-Signal (oder Sperrsignal) vorbeizufahren.

Le mécanicien doit, par ailleurs, agir comme s'il rencontrait fermés les signaux ci-après combinés avec le signal carré :
Der Triebfahrzeugführer muss so handeln, als ob die mit dem Karree-Signal verbundenen nachstehenden Signale geschlossen wären :

.....

.....

.....

AUTORISATION
BEFEHL

№ 005401
Nr

Délivré (1)
übermittelt (1)
Transmis par téléphone (1)
durch Fernsprecher (1)
Transmis par radio (1)
durch Funk (1)

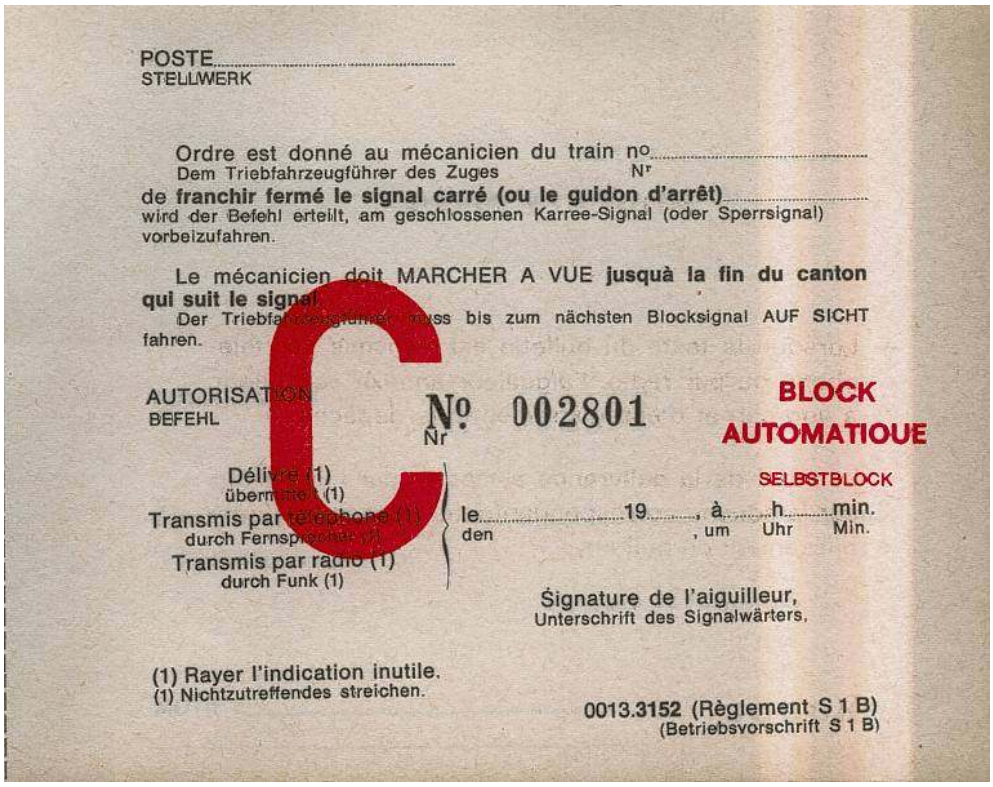
le.....19....., à.....h.....min.
den , um Uhr Min.

Signature de l'aiguilleur,
Unterschrift des Signalwärters,

(1) Rayer l'indication inutile.
(1) Nichtzutreffendes streichen.

0013.3142 (Règlement S 1 B)
(Betriebsvorschrift S 1 B)

Bulletin **C block automatique** *SNCF*
(Befehl **C Selbstblock** *SNCF*)



POSTE.....
STELLWERK

Ordre est donné au mécanicien du train n°.....
Dem Triebfahrzeugführer des Zuges Nr
de **franchir fermé le signal carré (ou le guidon d'arrêt)**.....
wird der Befehl erteilt, am geschlossenen Karree-Signal (oder Sperrsignal) vorbeizufahren.

Le mécanicien doit MARCHER A VUE **jusquà la fin du canton qui suit le signal**.
Der Triebfahrzeugführer muss bis zum nächsten Blocksignal AUF SICHT fahren.

AUTORISATION
BEFEHL

Nº 002801
Nr

BLOCK
AUTOMATIQUE
SELBSTBLOCK

Délivré (1)
übermittelt (1)
Transmis par téléphone (1)
durch Fernsprecher (1)
Transmis par radio (1)
durch Funk (1)

le.....19....., à.....h.....min.
den , um Uhr Min.

Signature de l'aiguilleur,
Unterschrift des Signalwärters,

(1) Rayer l'indication inutile.
(1) Nichtzutreffendes streichen.

0013.3152 (Règlement S 1 B)
(Betriebsvorschrift S 1 B)

Anlage 4 / ANNEXE 4

Ansprechpartner / Liste des correspondants

Abschnitt Article	Name, Vorname Nom, Prénom	Funktion Fonction	Ort Lieu	Tel.	Fax	Mail
14, 28	Lang, Andreas	Leiter Betrieb Produktionsdurchführung Freiburg Wilhelmstrasse 1b 79098 Freiburg	Freiburg	0049 761 212-4544	0049 761 212-4693	andreas.lang@deutschebahn.com
	Meyer, Pascal	Pôle Sécurité EIC	Strasbourg	0033 3 88 75 44 37	0033 3 88 15 86 53	pascal.meyer2@sncf.fr
	Paquot, François	DT IOS	Strasbourg	0033 3 88 75 45 03	0033 3 88 15 86 53	francois.paquot@sncf.fr
	Gänger, Markus	Bezirksleiter Betrieb	Karlsruhe	0049 721 938-7767	0049 69 265-57575	BZ-Karlsruhe.AgFD@deutschebahn.com
	Schultz, Michael	Regionalbereich Südwest, Betriebszentrale Karlsruhe	Karlsruhe	0049 721 938-7816	0049 69 265-20807	michael.schultz@deutschebahn.com
	Benedic, Giani	EIC Alsace DPX UO Sud	Strasbourg-Neudorf	0033 3 69 74 61 55	-	giani.benedic@sncf.fr
26.1	Wolff, Bertram	Betra/La	Freiburg	0049 761 212-4622	0049 761 212-4684	bertram.wolff@deutschebahn.com
26.2	Klepper, Damien	Opérateur FLASH 2	Strasbourg	0033 3 88 75 40 23	0033 3 88 75 39 69	flashregion.st@sncf.fr damien.klepper@sncf.fr

Abschnitt Article	Name, Vorname Nom, Prénom	Funktion Fonction	Ort Lieu	Tel.	Fax	Mail
33	Klan, Dietmar	Koordination Bau, Betrieb, Trasse	Karlsruhe	0049 721 938-7311	0049 69 265-21620	dietmar.klan@deutschebahn.com
	Bischoff, Bernard	SNCF BHR EIC Alsace, 3 Bd Wilson 67083 Strasbourg	Strasbourg	0033 3 88 75 40 27		bernard.bischoff@sncf.fr
34	Wurtz, Jean-Marc	Pôle Sécurité EIC	Strasbourg	0033 3 88 75 44 31	0033 3 88 15 86 53	jean-marc.wurtz@sncf.fr
43	COGC Alsace	3 Bd Wilson 67083 Strasbourg	Strasbourg	0033 3 88 75 41 29	0033 3 88 15 95 41	guichetoperationnel.st@sncf.fr
	BZ Karlsruhe	Netzkoordinator	Karlsruhe	0049 721 938-1058	0049 721 938-4385	
52 (9)	-	Zes	Karlsruhe	0049 721 938-4949 (für Notausschaltung/ pour coupure d'urgence)	-	-
	-	CSS	Pagny-sur-Moselle	0033 3 83 80 27 08	0033 3 83 80 27 30	-
84	Lux, Michel	Chef PPP Infrapôle Rhénan 3 Bd Wilson 67083 Strasbourg	Strasbourg	0033 3 88 75 43 36	0033 3 88 15 86 50	michel.lux@sncf.fr
	Schmiederer, Manuel	DB Netz AG Regionalbereich Südwest Koordination Betrieb / Bau	Karlsruhe	0049 721 938-7752	0049 69 265-57329	manuel.schmiederer@deutschebahn.com

-- gültig ab 14.04.2015 --

Anlage 5
ANNEXE 5

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

-- gültig ab 14.04.2015 --

TRANSPORTS EXCEPTIONNELS/AUSSERGEWÖHNLICHE TRANSPORTE

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

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

RESTRICTIONS/EINSCHRÄNKUNGEN ☐ SNCF ☐ DB

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

Pour/An:
☐ Karlsruhe (1) Fax 0049 721 938-7329, Mail lue-grp-kar@deutschebahn.com
☐ Frankfurt (2) 0049 69 265-19077, Mail NNA224-FFM@deutschebahn.com
☐ Metz/Nancy (3) Fax 0033 383221139 Mail non/nein
☐ Strasbourg (4) Fax 0033 388159541 Mail guichetoperationnel.st@sncf.fr

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

DESTINATAIRE/EMPFÄNGER:
RESTRICTIONS/EINSCHRÄNKUNGEN ☐ SNCF ☐ DB

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

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

☐ Accepté/angenommen

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

Anlage 6
ANNEXE 6

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

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

-- gültig ab 14.04.2015 --

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

Dispositions particulières pour travailler sur et à proximité des SLAC sur les sections-frontière franco-allemandes nécessitant une concertation entre les deux gestionnaires d'infrastructure (GI).	**Regularien für Arbeiten an und in der Nähe von Oberleitungsanlagen auf deutsch-französischen Grenzstrecken, die eine Abstimmung zwischen den beiden Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) erfordern**
Toutes les mesures concernant la nature et la localisation des travaux à exécuter ainsi que la zone de travail sur le réseau voisin sont à définir entre : - l'agent habilité de la SNCF ou le « responsable des installations » de DB Netz AG, - et le chargé des travaux correspondant, et à formaliser à l'aide d'un imprimé bilingue franco-allemand autocopiant (voir modèle ci-après).	Alle Maßnahmen sind hinsichtlich Art und Umfang der auszuführenden Arbeiten / Arbeitsgrenzen beim benachbarten EIU zwischen - dem „zuständigen Mitarbeiter" der SNCF oder dem Anlagenverantwortlichen der DB Netz AG, - und dem jeweiligen Arbeitsverantwortlichen abzustimmen und mittels einem zweisprachigen deutsch-französischen Vordruck (siehe beigefügtes Muster) zweifach zu dokumentieren.
1. Avant le début des travaux : Le chargé des travaux demande à l'aide de l'imprimé bilingue au « responsable des installations » de DB Netz AG ou à l'agent habilité de la SNCF de prendre les mesures lui donnant l'assurance que les éléments du SLAC sur lesquels il doit travailler seront hors tension et le resteront pendant toute la durée des travaux.	**1. Vor Beginn der Arbeiten:** Der Arbeitsverantwortliche veranlasst mittels des zweisprachigen Vordrucks das notwendige Herstellen und Sicherstellen des spannungsfreien Zustandes von Anlagenteilen der Oberleitungsanlage durch den Anlagenverantwortlichen der DB Netz AG oder durch den „zuständigen Mitarbeiter" der SNCF.
2. Notification de la mise hors tension :	**2. Meldung über die Ausschaltung und Bahnerdung:**
Après avoir relié le ou les éléments du SLAC aux rails, le « responsable des installations » de DB Netz AG ou l'agent habilité de la SNCF notifie, à l'aide de l'imprimé bilingue, au chargé des travaux que le ou les éléments du SLAC sont hors tension et le resteront pendant toute la durée des travaux et l'informe de l'emplacement des connexions de mise au rail.	Der Anlagenverantwortliche der DB Netz AG oder der „zuständige Mitarbeiter" der SNCF führt die Bahnerdung durch, meldet dem Arbeitsverantwortlichen mittels des zweisprachigen Vordrucks die Herstellung und Sicherstellung des spannungsfreien Zustandes, und teilt ihm die Einbauorte der Bahnerdungsvorrichtungen mit.
3. A la fin des travaux :	**3. Nach Abschluss der Arbeiten:**
3.1. Le chargé des travaux avise, à l'aide de l'imprimé bilingue, le « responsable des installations » de DB Netz AG ou l'agent habilité de la SNCF que les travaux sont terminés, et, que pour sa partie, les éléments du SLAC sont de nouveau exploitables et que les connexions de mise au rail peuvent être retirées.	3.1. Der Arbeitsverantwortliche meldet dem Anlagenverantwortlichen der DB Netz AG oder dem „zuständige Mitarbeiter" der SNCF mittels des zweisprachigen Vordrucks, dass die Arbeiten abgeschlossen, die Anlagenteile aus seiner Sicht wieder betriebsbereit sind und die Bahnerdung aufgehoben werden kann.
3.2. Le « responsable des installations » de DB Netz AG ou l'agent habilité de la SNCF : - s'assure que rien ne s'oppose à la reprise de la traction électrique, - retire les connexions de mise au rail, - autorise la remise sous tension des éléments du SLAC mis hors tension.	3.2. Der Anlagenverantwortliche der DB Netz AG oder der „zuständige Mitarbeiter" der SNCF - überzeugt sich, dass nichts der Wiederaufnahme des elektrischen Betriebs entgegen steht, - hebt die Bahnerdung auf, - veranlasst die Wiedereinschaltung der ausgeschalteten Anlagenteile.

Anlage 7
ANNEXE 7

Zweisprachiger Vordruck
Zes/CSS

IMPRIME BILINGUE
Zes/CSS

-- gültig ab 14.04.2015 --

Zweisprachiger Vordruck bei geplanten Arbeiten
oder Störungen an der Fernsteuerung der Oberleitungsmastschalter des Bf Kehl

Imprimé bilingue pour la réalisation de travaux prévus
ou lors de dérangements de la télécommande des interrupteurs dans la gare de Kehl

Mitteilung über geplante Arbeiten sowie Störungen an der Fernsteuerung der Oberleitungsschalter des Bf Kehl	Mitteilung über geplante Arbeiten sowie Störungen an der Fernsteuerung der Oberleitungsschalter des Bf Kehl
Avis concernant des travaux prévus et en cas de dérangements de la télécommande des interrupteurs dans la gare de Kehl	Avis concernant des travaux prévus et en cas de dérangements de la télécommande des interrupteurs dans la gare de Kehl
Geplante Arbeiten an der Anlage: **Travaux prévus sur l'installation:** Beginn/début: Datum/date Uhrzeit/heure	**Geplante Arbeiten an der Anlage:** **Travaux prévus sur l'installation:** Beginn/début: Datum/date Uhrzeit/heure
Ende/fin: Datum/date Uhrzeit/heure	Ende/fin: Datum/date Uhrzeit/heure
Karlsruhe, den/le	Pagny-sur-Moselle, den/le
Unterschrift/signature	Unterschrift/signature
Störung an der Anlage: **Dérangement de l'installation:** Beginn/début: Datum/date Uhrzeit/heure	**Störung an der Anlage:** **Dérangement de l'installation:** Beginn/début: Datum/date Uhrzeit/heure
Ende/fin: Datum/date Uhrzeit/heure	Ende/fin: Datum/date Uhrzeit/heure
Karlsruhe, den/le	Pagny-sur-Moselle, den/le
Unterschrift/signature	Unterschrift/signature
Zes Karlsruhe Fax Nummer: 0049 721 938-2891 Mailadresse: zes.karlsruhe@t-online.de	CSS Pagny-sur-Moselle Fax Nummer: 0033 3 83 80 27 30 Mailadresse: css.ef@sncf.fr

-- gültig ab 14.04.2015 --

Strasbourg 22/11/2012

UO Circulation Sud 3, Bld de Metz 67000 STRASBOURG	**UO Sud - Note d'information**	ETABLISSEMENT INFRA CIRCULATION ALSACE

Changement des n° de téléphone du poste de NEUDORF à compter du 09 décembre 2012

Objet : *Information concernant la modification des numéros de téléphone du poste d'aiguillage de Strasbourg-Neudorf*

Suite au remplacement de l'autocommutateur de Port du Rhin, les numéros de téléphone du poste de Strasbourg Neudorf seront modifiés.

Ainsi, à compter du 09 décembre prochain de nouveaux numéros d'appel seront à composer pour joindre l'agent circulation ou l'aiguilleur de Neudorf.

Vous trouverez-ci-dessous un tableau reprenant la correspondance entre anciens et nouveaux numéros de téléphone.

Poste	**N° de téléphone actuel**	**N° de téléphone à compter du 09/11/2012**	
		SNCF	France Télécom
AC PRG Neudorf	78.45.27	78.14.83	03.88.75.44.83
Aiguilleur PRG Neudorf	78.46.06	78.23.83	/
FAX PRG Neudorf	78.46.33	78.14.84	03.88.75.44.84
Local réfectoire PRG Neudorf	78.46.11	78.23.85	/

ERB Sébastien - RDUO Sud

Distribution :

EIC Alsace (Co, chefs de pôles) – UO Circulation Sud (Dirigeants tous, CPS) - UO Circulation Nord (siège) – UO Circulation BM (siège)- EVR (Co, Pôle S) – ETR (Co, Pôle S) – CRT Strasbourg – COGC Strasbourg (Dirigeant, Ass. dirigeant) – BHR (Dirigeant) – UF Alsace (DU, ROC, Chef de site) – Infrapôle (Pôle S, DU SE, Voie, Tx) – CSS – TCA (Pôle S, DU) – DT-IOS.