

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Gemeinsame Vereinbarung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg (Bd)	302.6001Z98 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsame Vereinbarung haben:

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

und

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

2 Gemeinsame Vereinbarung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke

siehe folgende Seiten



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



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

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

Bantzenheim – Neuenburg (Bd)

**ZWISCHEN SNCF
UND DB NETZ AG**

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

Bantzenheim – Neuenbourg (Bd)

ENTRE SNCF ET DB NETZ AG

Version 5 vom/du : 15-09-2015

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

Geschäftsführende Stellen

Services dirigeants responsables

DB Netz AG Regionalbereich Südwest Regionalnetz Südbaden Wilhelmstr. 1b D-79098 Freiburg	(abgekürzt DB Netz) (abréviation DB Netz)
SNCF Réseau Etablissement Infrastructure Circulation Alsace 22, place de la gare F-67000 Strasbourg	(abgekürzt SNCF) (abréviation SNCF) (abgekürzt EIC AL) (abréviation EIC AL)

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

Bekanntgaben

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

Rectificatifs

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

DB Netz AG

Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Südbaden

Wilhelmstr. 1b
D-79098 Freiburg

Freiburg,

gez. i. V. Staron

.....

gez. i. A. Trott

.....

SNCF Réseau

Etablissement Infrastructure
Circulation Alsace

22, place de la gare
F-67000 STRASBOURG

Strasbourg,

C. Cuenot, approbateur

.....

T. Maurer, vérificateur

.....

P. Meyer, rédacteur

.....

SNCF Réseau

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

N. Daeffler, approbateur

.....
D. Slovencik, vérificateur

.....

Inhaltsverzeichnis	4
SOMMAIRE	4
Kapitel I. Allgemeines	8
<i>Abschnitt 11 – Außer Kraft tretende Vereinbarungen</i>	8
<i>Abschnitt 12 – Inhalt</i>	8
<i>Abschnitt 13 – Sprachregelung und Meldungen**</i>	8
<i>Abschnitt 14 – Änderung von Regelungen</i>	9
<i>Abschnitt 15 – Ansprechpartner und bilaterale Treffen</i>	9
Kapitel II. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg	10
<i>Abschnitt 21 – Betriebsführung auf der Grenzstrecke</i>	10
<i>Abschnitt 22 – Umschaltung der Zugsicherungssysteme</i>	10
<i>Abschnitt 23 – Kommunikationseinrichtungen</i>	11
<i>Abschnitt 24 – Sicherung der Fahrten auf der Grenzstrecke</i>	11
<i>Abschnitt 25 – Bahnübergänge</i>	12
<i>Abschnitt 26 – Elektrischer Zugbetrieb</i>	12
<i>Abschnitt 27 – Änderung der ständigen Signalisierung</i>	12
<i>Abschnitt 28 – Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten</i>	13
<i>Abschnitt 29 – Änderung von technischen Einrichtungen</i>	14
Kapitel III. Trassenmanagement	15
<i>Abschnitt 31 – Grundsätze</i>	15
<i>Abschnitt 32 – Trassenanfrage</i>	15
<i>Abschnitt 33 – Änderung und Streichung von Trassen</i>	16
<i>Abschnitt 34 – Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke</i>	16
Kapitel IV. Regelungen für die Züge	17
<i>Abschnitt 41 – Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen</i>	17
<i>Abschnitt 42 – Schlussignale an Zügen</i>	17
<i>Abschnitt 43 – Ausfall von Zügen</i>	18
Kapitel V. Fahrdienst auf den Betriebsstellen	19
<i>Abschnitt 51 – Schriftliche Befehle, Übermittlungscode</i>	19
<i>Abschnitt 52 – Gefährliche Ereignisse und besondere Vorkommnisse</i>	19
<i>Abschnitt 53 – Hilfeleistung</i>	20
<i>Abschnitt 54 – Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz</i>	23
<i>Abschnitt 55 – Fahrdienstliche Meldungen</i>	23
<i>Abschnitt 56 – Durchführung der Zugmeldungen</i>	23

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

Article 29 Modifications des installations	46
Chapitre III : gestion de la capacité	47
Article 31 – Principes	47
Article 32 – Demande de sillon	47
Article 33 – Modification et suppression de sillons.....	48
Article 34 – Elaboration des renseignements techniques (RT) sur la section frontière	48
CHAPITRE IV : prescriptions relatives aux trains	49
Article 41 – Prescriptions à appliquer concernant la longueur et le freinage	49
Article 42 – La signalisation d’arrière des trains	49
Article 43 – Suppression de trains.....	49
CHAPITRE V : circulation des trains	50
Article 51 – Ordres écrits. Bulletins.....	50
Article 52 – Incidents - situations dangereuses.....	50
Article 53 – Secours et incident nécessitant le retour à la gare en arrière d’un train par ses propres moyens	52
Article 54 – Dérangement des installations de sécurité ou de radio	55
Article 55 – Modalités de communications entre les AC	55
Article 56 – Communications échangées pour la circulation des trains.....	56
Article 57 – Ecart par rapport au plan de transport.....	57
Article 58 - Fermeture de voie sur la section frontière.....	57
Article 59 Dérangement des installations techniques de la section frontière.....	59
60 Dérangement des PN 5 et PN 7**	62
CHAPITRE VI : transports exceptionnels	64
Article 61 – Principes	64
Article 62 – Imprimé spécifique bilingue	65
Article 63 – Autorisation d’incorporation des transports exceptionnels.....	65
Article 64 – Offre et acceptation des transports exceptionnels	66
CHAPITRE VII : manoeuvres	67
Article 71 – Principes	67
Article 72 – Manœuvres sur la section frontière entre les signaux Ra 10 et C484**	67
CHAPITRE VIII : entretien préventif et curatif des installations fixes. Travaux sur ces installations	68
Article 81 – Principes	68
Article 82 – Périmètre de compétences des services d’entretien de chaque GI.....	69
Article 83 – Circulation à voie fermée pour travaux.....	70
Article 84 – Travaux nécessitant la mise hors tension de la caténaire	71

Article 85 – Circulation des trains en direction de la caténaire consignée du GI voisin	72
Anlage 1 / ANNEXE 1 :	73
Plan der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg / Plan de la section frontière de Bantzenheim à Neuenbourg	73
Anlage 2 / ANNEXE 2 :	75
Plan der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg mit ETCS-Balisen / Plan de la section frontière Bantzenheim – Neuenbourg avec les balises ETCS.....	75
Anlage 3 a / ANNEXE 3 a :	78
Befehl der DB (Deutsch/Französisch) / Ordre DB (Allemand/Français).....	78
Anlage 3 b / ANNEXE 3 b :	82
Bulletin C block automatique SNCF (Befehl C Selbstblock SNCF).....	82
Anlage 4 / ANNEXE 4 :	84
Ansprechpartner / Liste des correspondants – Bleibt frei / réservé	84
Anlage 5 / ANNEXE 5 :	86
Zugmeldebuch - gilt nur für Fdl Bantzenheim/ Registre spécial d’annonce de circulation	86
Anlage 6 / ANNEXE 6 :	92
IMPRIME BILINGUE	92
Anlage 7 / ANNEXE 7 :	95
Zweisprachiger Vordruck für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten / Imprimé bilingue utilisé pour l’acheminement des transports exceptionnels	95

Kapitel I. Allgemeines

Abschnitt 11 – Außer Kraft tretende Vereinbarungen

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die Gemeinsame Vereinbarung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg (Bd) zwischen SNCF und DB NETZ AG vom 6.4.2009.

Abschnitt 12 – Inhalt

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

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

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

3) Es gelten die Richtlinien des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

4) Ein Lageplan der Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg ist als Anlage 1 beigelegt.

Abschnitt 13 – Sprachregelung und Meldungen**

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

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

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

Die sicherheitsrelevanten Meldungen mit festem Wortlaut sind in diesem Dokument mit einem grauen Kasten hinterlegt**. Die Wiederholung ist mit den Worten „Ich wiederhole“ einzuleiten und bei richtiger Wiederholung mit dem Wort „Richtig“ zu bestätigen.

Diese Meldungen werden wiederholt, und nach korrekter Wiederholung wird von französischer Seite eine Nummer vergeben; von deutscher Seite wird der Name des Fdl angegeben**.

Abschnitt 14 – Änderung von Regelungen

- 1) Diese gemeinsame Regelung wird von DB Netz und SNCF herausgegeben. Alle Änderungen müssen im Voraus zwischen DB Netz und SNCF schriftlich abgestimmt und im Nachweis der Bekanntgaben eingetragen werden.
- 2) Jede Änderung anderer Bestimmungen, die Auswirkung auf den Betrieb dieser Grenzstrecke hat, sind schriftlich mitzuteilen:

DB Netz AG	SNCF
Regionalbereich Südwest	Etablissement Infrastructure Circulation Alsace
Regionalnetz Südbaden	Pôle Sécurité
Wilhelmstr. 1b	22, place de la gare F-67000 Strasbourg
D-79098 Freiburg	F-67000 Strasbourg
- 3) DB Netz und SNCF verständigen sich um ggf. notwendige Fortbildungen ihrer Mitarbeiter zu organisieren. Mindestens einmal pro Jahr ist eine gemeinsame praktische Übung (Störung an technischen Einrichtungen, Hilfeleistung, ...) durchzuführen.
- 4) Jede Änderung, die Einfluss auf den Zugverkehr auf dieser Grenzstrecke hat, ist im Voraus den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die die Grenzstrecke befahren, mitzuteilen.

Abschnitt 15 – Ansprechpartner und bilaterale Treffen

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

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

Abschnitt 21 – Betriebsführung auf der Grenzstrecke

- 1) Die Staatsgrenze befindet sich in km 17,548 (SNCF)** bzw. km 4,592 (DB). Auf französischem Staatsgebiet gilt die Kilometrierung der SNCF**, auf deutschem Staatsgebiet die Kilometrierung der DB Netz. Die vom jeweiligen Infrastrukturbetreiber auf dem anderen Staatsgebiet zu unterhaltenden Anlagen erhalten doppelte Kilometrierung.
- 2) Die Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg ist eingleisig mit besonderer Regelung.
- 3) Die SNCF ist betriebsführende Stelle. Betriebswichtige Dokumente für die Grenzstrecke erhalten die Fdl Bantzenheim und Neuenburg.
- 4) Die Bahnhöfe Bantzenheim und Neuenburg sind örtlich mit Fdl besetzt. Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke müssen die beiden Fdl anwesend sein.
- 5) Die Grenzstrecke ist nur zeitweise besetzt.
- 6) Fahrpläne für Sonderzüge sind der örtlichen Betriebsführung des Regionalnetzes Südbaden in Freiburg mindestens 10 Arbeitstage vor dem Verkehrstag bekannt zu geben.
- 7) Ein Verkehren vor Plan ist nur zulässig wenn die Züge gemäß Abschnitt 56 angenommen worden.
- 8) Doppeltraktion und Lokzüge sind zugelassen. Nachschieben ist nicht gestattet, ausgenommen im Störfalle.
- 9) Die Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg ist begrenzt durch das Einfahrsignal F in Neuenburg sowie durch das Einfahrsignal C 484 in Bantzenheim.

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

Abschnitt 22 – Umschaltung der Zugsicherungssysteme

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

Abschnitt 23 – Kommunikationseinrichtungen

Auf der Grenzstrecke sind folgende Telekommunikationseinrichtungen vorhanden:

1. Bantzenheim:

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

- Telefon für das öffentliche Netz *

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

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

2. Neuenburg:

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

- Telefon für das öffentliche Netz (Telekom)*

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

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

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

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

Die Umschaltpunke sind örtlich durch entsprechende Hinweistafeln gekennzeichnet.

Abschnitt 24 – Sicherung der Fahrten auf der Grenzstrecke

Die Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke erfolgt durch selbsttätigen Streckenblock (Selbstblock 60) mit Achszähler. Die Beschreibung und Funktionsweise ist in den jeweiligen betrieblichen Unterlagen beschrieben. Die Maßnahmen für Störungen sind im Abschnitt 59.3 beschrieben.

Abschnitt 25 – Bahnübergänge

Die Bahnübergänge auf der Grenzstrecke sind:

- auf französischer Seite technisch mit Halbschranken und Licht- und Tonzeichen gesichert (BÜ 5 km 14,970 und BÜ 7 km 15,526)**

Abschnitt 26 – Elektrischer Zugbetrieb

- 1) Die Strecke Neuenburg - Bantzenheim wird elektrisch betrieben.
- 2) Im deutschen Bereich wird die Oberleitung mit 15 kV Wechselspannung, 16,7 Hertz, betrieben und von der Zentralschaltstelle (Zes) Karlsruhe aus gesteuert.
Im französischen Bereich wird die Oberleitung mit 25 kV Wechselspannung, 50 Hertz betrieben und vom Central Sous Station (CSS) Dijon aus gesteuert*.
- 3) Die „gemeinsamen Anlagen für den Systemwechsel“ sind mit französischen Signalen gekennzeichnet und erstrecken sich von km 17,313 bis km 17,478 (Kilometrierung SNCF) bzw. von km 4,662 bis km 4,827 (Kilometrierung DB)
Die Trennung der beiden Stromsysteme ist auf französischem Gebiet durch einen neutralen Abschnitt zwischen den km 17,346 bis km 17,442 (SNCF) sichergestellt (umgerechnet auf Kilometrierung DB zwischen den km 4,698 bis km 4,794).

Abschnitt 27 – Änderung der ständigen Signalisierung

Änderungen der ständigen Signalisierung auf der Grenzstrecke werden den EVU durch SNCF-DSEM* mittels FLASH 2 („Fiche Ligne Avis Signalisation Hebdomadaire“) und bei der DB Netz mittels «La» "(Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten).bekannt gegeben*.

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

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

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

Abschnitt 28 – Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten

28.1 Langsamfahrstellen

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

1. Geplante Langsamfahrstellen

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

DB Netz an SNCF Mobilités

Spätestens am Mittwoch 3 Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

SNCF Mobilités an DB Netz

Spätestens am Dienstag 3 Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle.

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

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

2. Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

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

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

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

Bei Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist analog zu verfahren.

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

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet

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

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

Der Fdl Bantzenheim unterrichtet den Fdl Neuenburg mit folgendem Wortlaut:

„Fdl Bantzenheim an Fdl Neuenburg: Befehl Nr. 12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ...“

Langsamfahrstelle befindet sich auf französischem Gebiet

Fdl Neuenburg und Bantzenheim verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl Nr. 12, bis das weiße Blitzlicht aufgestellt ist.

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

„Fdl Bantzenheim an Fdl Neuenburg: Befehl Nr. 12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ...“

3. Besonderheiten bei der Aufstellung der Langsamfahrsignale.

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

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

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

28.2 Andere vorübergehende Besonderheiten

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

Abschnitt 29 – Änderung von technischen Einrichtungen

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

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

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

Kapitel III. Trassenmanagement

Abschnitt 31 – Grundsätze

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

Die Anfragen, die vor dem zweiten Montag im April eingehen, werden im Rahmen des Netzfahrplans behandelt. Die Anfragen, die nach dem zweiten Montag im April eingehen, werden im Rahmen der verbleibenden Kapazitäten (Gelegenheitsverkehre) geplant. Jede Anfrage nach einer internationalen Trasse, die auch die Grenzstrecke nutzt, muss sich auf den gesamten Laufweg beziehen. SNCF führt die Studie durch und muss vor der Planung jeder Trasse die formelle Zustimmung der DB Netz AG erhalten. Vor jedem Fahrplanwechsel treffen sich der COGC Alsace (Regionale Fahrplanbüro - BHR)** und der Bereich Fahrplan Karlsruhe, um die Übereinstimmung der grenzüberschreitenden Trassen zu überprüfen.

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

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

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

Auf der Grenzstrecke wird nach französischen Fahrplanunterlagen gefahren.

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

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

Abschnitt 32 – Trassenanfrage

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

Abschnitt 33 – Änderung und Streichung von Trassen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kapitel IV. Regelungen für die Züge

Abschnitt 41 – Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen

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

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

Abschnitt 42 – Schlusssignale an Zügen

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

- zwei rote Lichter
- oder
- zwei Schlusslaternen

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

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

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

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

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

Verantwortlich für die Zugschluss signale ist das jeweilige EVU.

Abschnitt 43 – Ausfall von Zügen

- 1) Bei Ausfall von Zügen auf der Grenzstrecke müssen die EVU so früh wie möglich das COGC Alsace und die BZ Karlsruhe verständigen.
- 2) Die BZ Karlsruhe und das COGC Alsace unterrichten sich gegenseitig so früh wie möglich über den Ausfall von Zügen.
- 3) COGC Alsace verständigt den Fdl Bantzenheim. BZ Karlsruhe verständigt den Fdl Neuenburg.
- 4) Die Fdl Bantzenheim und Neuenburg informieren sich gegenseitig so früh wie möglich über den Ausfall von Zügen mit dem Wortlaut:

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

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

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

Kapitel V. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Abschnitt 51 – Schriftliche Befehle, Übermittlungscode

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

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

51.1 Übermittlungscode im Zusammenhang mit schriftlichen Befehlen gemäß Anhang 3a

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

Abschnitt 52 – Gefährliche Ereignisse und besondere Vorkommnisse

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

„Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!“

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

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

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

- (4) Der Fdl Neuenburg verständigt die Notfallleitstelle in Karlsruhe.
Der Fdl Bantzenheim verständigt das COGC in Strasbourg.
- (5) Die Fdl Neuenburg und Bantzenheim vereinbaren die erforderlichen Maßnahmen und verständigen ihre vorgesetzten Organisationseinheiten entsprechend den Vorschriften des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.
- (6) Wenn es erforderlich ist, wird eine gemeinsame Untersuchung der beiden Infrastrukturbetreiber durchgeführt.
- (7) Bei Entgleisungen oder anderen gefährlichen Unregelmäßigkeiten, die den Einsatz von Notfalltechnik erforderlich machen, werden die Mittel des Infrastrukturbetreibers eingesetzt, die am besten geeignet sind, die Aufnahme des Regelbetriebes zu erreichen.

- (8) Wird ein Einsatz von externen Hilfskräften (Feuerwehr, Polizei, ...) erforderlich, erfolgt der Aufruf von Hilfe durch das jeweilige EIU nach den eigenen Regelungen. Die Notfallmeldegrenze bildet die Staatsgrenze.
- (9) Notausschaltung der Oberleitung: Ist eine Notausschaltung der Oberleitung auf der Grenzstrecke aus welchem Grund auch immer erforderlich, wird ein Befehl zur Notausschaltung an CSS Dijon, an die* Zes Karlsruhe oder an den Fdl Neuenburg übermittelt.

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

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

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

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

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

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

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

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

Abschnitt 53 – Hilfeleistung

1 Grundsatz

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

Solche Fahrten werden mit dem Begriff „Sperrfahrt“ bezeichnet.

2 Zuführen der Hilfeleistung vom rückgelegenen Bahnhof

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

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

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erteilt der Sperrfahrt:

- bei Abfahrt in Neuenburg einen zweisprachigen Befehl 12 zum Fahren auf Sicht oder bei Abfahrt in Bantzenheim mit einem Bulletin „Cba“ (siehe Anlage 3b),
- und einen Befehl 14 (siehe Anlage 3a) mit dem Wortlaut nach Abschnitt 53 Absatz 2.1 oder Nummer. 2.2:

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

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

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

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

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

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

2.2 Schieben des liegengebliebenen Zuges

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

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

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

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

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

3 Zuführen der Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof

Der Fdl des vorausgelegenen Bahnhofs erteilt der Sperrfahrt

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

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

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

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

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

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

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

4 Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Abschnitt 55 – Fahrdienstliche Meldungen

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

(2) Die Fdl melden sich mit:

„Fahrdienstleiter Neuenburg (Name)“

„Fahrdienstleiter Bantzenheim (Name)“

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

(4) Sprachregelungen und Meldungen – siehe Abschnitt 13

Abschnitt 56 – Durchführung der Zugmeldungen

1) Die Zugmeldungen werden zwischen dem Fdl Bantzenheim und dem Fdl Neuenburg gegeben.

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

Ein Zug darf angeboten und angenommen werden:

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

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

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

Angenommen wird der Zug mit den Worten: „**Zug (Nummer) ja**“

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

Der Hinderungsgrund ist anzugeben. Ist das Hindernis weggefallen, ist der Zug anzunehmen mit den Worten: „**Jetzt Zug (Nummer) ja**“.

Die Annahme und Abmeldung weisen die Fdl in der dafür vorgesehenen Unterlage nach.

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

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

„Zug (Nummer) ab (Minute)“

Die Abmeldung ist zu wiederholen.

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

„Berichtigte Zugmeldung: Zug (Nummer) ab (Minute)“

Die Abmeldung ist zu wiederholen.

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

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

Die Zurücknahme der Abmeldung ist zu wiederholen.

Abschnitt 57 – Abweichen vom Fahrplan

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

Neue Reihenfolge:

„Zug (Zugnummer des zuletzt gefahrenen Zuges), Zug (Zugnummer des neu eingereichten Zuges), Zug (Zugnummer des Zuges, der nach dem neu eingereichten Zug fährt)“.

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

2) Alle Verspätungen müssen dem benachbarten Fahrdienstleiter gemeldet werden.

Abschnitt 58 – Gleissperrungen auf der Grenzstrecke

1) Es wird zwischen geplanten und unvorhergesehenen Gleissperrungen unterschieden.

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

2) Zuständiger Fdl für Gleissperrungen

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

3) Sperrabschnitt:

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

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

4) Sicherungsmaßnahmen

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

5) Vereinbarung der Gleissperrung ***

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

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

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

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

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

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

„Fdl ... an Fdl ..., Gleis zwischen Bantzenheim und Neuenburg gesperrt.“

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

6) Aufhebung der Gleissperrung

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

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

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

Die Gleissperrung wird aufgehoben mit den Worten:

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

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

Abschnitt 59 – Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke

59.1 Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl

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

59.2 Störung der Oberleitung auf der Grenzstrecke

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

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

59.3 Störung der Sicherungstechnik auf der Grenzstrecke

Mögliche Störungen:

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

A. Räumungsprüfung auf Zeit wird erforderlich:

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

Der Fdl Bantzenheim meldet alle Störungen am Streckenblock sofort dem Fdl Neuenburg, der die Räumungsprüfung auf Zeit einführt.

B. Einführen Räumungsprüfung auf Zeit:

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

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

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

Wenn die Rückmeldung des letzten vorausgefahrenen Zuges nicht durchgeführt werden kann (z. B. keine Zugschlussfeststellung mehr möglich), ist der nächste Zug mit Befehl Nr. 12 zu beauftragen, den Streckenabschnitt zwischen Bantzenheim - Neuenburg auf Sicht zu befahren.

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

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

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

Für die Zugfolge ist dabei nur die Rückmeldung maßgeblich.

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

C. Aufheben Räumungsprüfung auf Zeit:

Der Fdl Neuenburg hebt die Räumungsprüfung auf Zeit auf, wenn

- a. der Fahrdienstleiter, welcher die Meldung über die Beseitigung der Störung oder die Beendigung der Arbeiten erhält, verständigt mündlich den Nachbarfahrdienstleiter
- b. danach muss der Streckenabschnitt von je einem Zug(Kontrollzug) in beiden Fahrtrichtungen befahren worden sein
oder
von einem Zug in beliebiger Fahrtrichtung, wenn nach diesem Zug die Erlaubnis zweimal störungsfrei von Hand gewechselt werden konnte

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

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

Die Räumungsprüfung auf Zeit wird mit folgendem Wortlaut aufgehoben:

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

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

D. Haltstellung des Einfahrtsignals nicht möglich

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

Es ist Räumungsprüfung auf Zeit nach Abschnitt 59.3 einzuführen.

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

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

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

Für das Aufheben der Räumungsprüfung auf Zeit gilt Abschnitt 59.3 C

Kann bei einer Blockstörung auf dem Streckenabschnitt nicht eindeutig festgestellt werden, ob die Störung auf der französischen oder deutschen Seite liegt, verständigt der Fdl Neuenburg die Entstehung veranlassende zuständige Stelle (EVZS). Ist der Fdl Neuenburg nicht besetzt, meldet der Fdl Bantzenheim die Störung an den Fdl Müllheim – Tel.: 0049(0) 7631-748042 - der wiederum die EVZS verständigt.

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

1. Folgende Störungsarten können auftreten:

- a. Bahnübergang Nummer ... Schranke lässt sich nicht schließen**
- b. Bahnübergang Nummer ... Schrankenbaum gebrochen und/oder Lichtzeichenanlage defekt**
- c. Bahnübergang Nummer ... Schranke lässt sich nicht öffnen**
- d. Bahnübergang Nummer ... Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage in Ordnung**

2. Maßnahmen der Fahrdienstleiter

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

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

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

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

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

Störungsart	Maßnahme
a. Bahnübergang Nr. ... Schranke lässt sich nicht schließen	Züge sind an- und zurückzuhalten
b. Bahnübergang Nr. ... Schrankenbaum gebrochen und/oder Lichtzeichenanlage defekt	Züge sind an- und zurückzuhalten
c. Bahnübergang Nr. ... Schranke lässt sich nicht öffnen	Züge erhalten für die Dauer der Störung zweisprachigen Befehl 12, Grund 10 und Befehl 12.2, mit der Weisung, den Bahnübergang Nr. ... in km ... mit höchstens 20 km/h zu befahren.
d. Bahnübergang Nr. ... Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage in Ordnung	Züge erhalten für die Dauer der Störung zweisprachigen Befehl 12, Grund 10 und Befehl 12.2, mit der Weisung, den Bahnübergang Nr. ... in km ... mit höchstens 20 km/h zu befahren.

3. Meldung der anderweitigen Sicherung der Bahnübergänge

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

a. Wenn Posten im Einsatz und keine Einschränkungen erforderlich:

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

b. Wenn Posten im Einsatz und Einschränkung der Geschwindigkeit erforderlich:

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

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

4. Wiederaufnahme des Regelverkehrs

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

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

Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporte (aT)

Abschnitt 61 – Grundsätze

1. Wenn ein EVU einen außergewöhnlichen Transport im internationalen Verkehr über die Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg durchführen will, muss das EVU folgende Dokumente erhalten:
 - a. ein „Avis de Transport Exceptionnel“ (ATE), herausgegeben vom Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) von SNCF, das die Bedingungen für das Verkehren auf dem französischen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält
 - b. eine Bza, herausgegeben vom „Team außergewöhnliche Transporte“ (TaT) der DB Netz RB Südwest, die die Bedingungen für das Verkehren auf dem deutschen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält.

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

2. Die Bef-Ano/Fplo der DB Netz enthält:
 - die Bza-Nr. der DB Netz und die ATE-Nr. der SNCF
 - den Verkehrstag
 - den zu benutzenden Zug
 - die Bedingungen (Einschränkungen) für das Verkehren auf der gesamten Grenzstrecke
3. Die Einstellungsgenehmigung der COGC Alsace* wird gegeben:
 - für die Fahrtrichtung Frankreich – Deutschland: durch eine Dépêche an die zuständige Stelle des EVU, ggf. über das vorgelagerte COGC*.
 - für die Fahrtrichtung Deutschland – Frankreich: die auf dem an DB Netz (Fpl Karlsruhe) gerichteten speziellen zweisprachigen Vordruck vermerkte Zustimmung des COGC Alsace*.

Abschnitt 62 – Zweisprachiger Vordruck

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

Dieser zweisprachige Vordruck enthält

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

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

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

Abschnitt 63 – Einstellungsgenehmigung für aT

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

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

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

Abschnitt 64 – Anbieten und Annehmen von aT

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

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

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

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

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

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

„Nein warten“.

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

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

Kapitel VII. Rangieren

Abschnitt 71 – Grundsatz

1. In den Bahnhöfen Neuenburg und Bantzenheim wird nach den jeweiligen nationalen Regeln rangiert.
2. Ohne Zustimmung des jeweils benachbarten Fdl darf rangiert werden:
 - im Bahnhof Bantzenheim bis zum Signal C 484**
 - im Bahnhof Neuenburg bis zum Ra 10

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

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

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

<i>„Rb ... an Fdl ... Rangierfahrt mit allen Fahrzeugen im Bahnhof ... angekommen“</i>
--

Die Meldung ist in den jeweiligen Unterlagen nachzuweisen.

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

Abschnitt 81 – Grundsatz

1. Jeder Infrastrukturbetreiber sorgt für die Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen, die seinen jeweiligen technischen Spezifikationen entsprechen, unabhängig davon, ob sich diese auf deutschem oder französischem Gebiet befinden.
2. Planbare Arbeiten an Einrichtungen auf dem anderen Staatsgebiet müssen zwischen den betroffenen technischen Fachdiensten der beiden Infrastrukturbetreiber Regionalnetz Südbaden und Infrapôle Rhénan vereinbart werden. Der Infrastrukturbetreiber, auf dessen Gebiet sich die Einrichtung befindet, stellt dem Infrastrukturbetreiber, der die Arbeiten durchführt, eine technische Fachkraft zur Verfügung.

Die zuständigen technischen Fachdienste geben ein gemeinsames zweisprachiges Dokument (Anlage 6) heraus, in dem die bei der Durchführung der Arbeiten zu beachtenden Bedingungen beschrieben sind. Für ständig wiederkehrende Wartungsarbeiten, für die die anzuwendenden Regelungen den technischen Fachdiensten der beiden Infrastrukturbetreiber bekannt sind, ist ein solches Dokument nicht erforderlich.

3. Für alle planbaren Arbeiten, die Auswirkungen auf den Zugverkehr haben oder für die eine Gleissperrung erforderlich ist, müssen die schriftlichen Anweisungen spätestens 4 Wochen vor Beginn der Arbeiten zwischen dem RB Südwest der DB Netz und dem COGC Alsace gegenseitig *
abgestimmt werden. Sie legen hierbei den Inhalt der Arbeiten, die Auswirkungen auf den Betriebsablauf, den Ausführungszeitraum und die zu treffenden Maßnahmen fest.
4. Geplante Arbeiten sind von der begleitenden technischen Fachkraft des örtlich zuständigen Infrastrukturbetreibers mit dem Fdl, auf dessen Gebiet die Arbeiten durchgeführt werden sollen, zu vereinbaren.

Vor der Zustimmung stimmt sich dieser Fdl mit dem Nachbar-Fdl ab.

Er ergreift anschließend die zur Durchführung der Arbeiten erforderlichen Maßnahmen (z. B. Gleissperrung).

5. Bei Arbeiten zur Entstörung von festen Anlagen auf dem anderen Staatsgebiet, die ohne Verständigung der technischen Fachdienste untereinander stattfinden, ist eine Gleissperrung erforderlich.
6. Planbare Arbeiten während der unterbrochenen Arbeitszeit/Betriebsruhe dürfen nach den unter Abschnitt 58 genannten Bedingungen durchgeführt werden. Zusätzlich gelten die jeweilig gültigen Regeln der Infrastrukturbetreiber.

Abschnitt 82 – Zuständigkeitsbereiche der technischen Fachdienste beider Infrastrukturbetreiber

1. Rheinbrücke: Bauwerk mit dazugehörigen Gleisanlagen

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

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

2. Signaleinrichtungen

Die DB Netz AG unterhält folgende Einrichtungen:

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

Die SNCF unterhält folgende Einrichtungen:

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

3. Fernmeldeeinrichtungen

Die DB Netz unterhält:

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

Die SNCF unterhält:

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

4. Oberleitung

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

Abschnitt 83 – Sperrfahrten bei Arbeiten

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

<i>„Fdl ... an Fdl ... Sperrfahrt (Nummer) ... ist vollständig im Bahnhof oder km ... angekommen“</i>

Die Fahrten sind in den jeweiligen Unterlagen nachzuweisen.

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

Abschnitt 84 – Arbeiten, die eine Freischaltung der Oberleitung erfordern

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

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

1. Arbeiten durch SNCF

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

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

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

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

2. Arbeiten durch DB Netz

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

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

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

Der Vordruck verbleibt beim Schaltantragsteller der SNCF. Nur der Schaltantragsteller der SNCF ist befugt, mit Schaltdienstleiter Dijon* in Verbindung zu treten.

Wird auf der Grenzstrecke die Oberleitung

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

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

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

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

- (1) Zugfahrten in den Bereich des anderen Infrastrukturbetreibers bei ausgeschalteter Oberleitung hinter dem neutralen Abschnitt dürfen nur durchgeführt werden, wenn sichergestellt ist, dass keine Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer mitgeführt werden.

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

Richtung Bantzenheim – Neuenburg

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

An den FdI Neuenburg ist folgende Meldung zu geben:

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

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

Richtung Neuenburg – Bantzenheim

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

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

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

Chapitre I : généralités

Article 11 - Documents abrogés

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

Article 12 - Objet

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

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

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

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

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

Les communications de sécurité sont repérées dans la présente consigne par un cadre à fond grisée.

Ces communications sont collationnées et font l'objet, après collationnement :

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

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

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

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

Article 14 – Modifications aux textes réglementaires

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

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

DB Netz AG

Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Südbaden
Wilhelmstrasse 1b
D - 79098 Freiburg

SNCF

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

3) DB NETZ et SNCF s'entendent pour organiser les formations jugées nécessaires. Un exercice pratique (dérangements d'installations, secours, etc.), réalisé en commun, est organisé au moins une fois par an.

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

Article 15 – Contacts et rencontres bilatéraux

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

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

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

- 1) La frontière étatique est située au km 17,548 dans le référentiel SNCF et au km 4,592 dans le référentiel DB Netz.
Le kilométrage SNCF est utilisé sur le territoire français ; le kilométrage DB Netz sur le territoire allemand.
Les installations, situées sur le réseau ferré voisin, entretenues par un des gestionnaire d'infrastructure reçoivent un double kilométrage.
- 2) La section frontière est constituée d'une ligne à une seule voie exploitée selon un régime particulier (voie banalisée avec réglementation de sécurité commune)**.
- 3) SNCF exploite la section frontière.
Les documents importants, qui s'avèreraient nécessaires à l'exploitation de la section frontière, doivent parvenir aux agents circulation (AC) de Bantzenheim et de Neuenbourg.
- 4) Le service de la circulation en gare de Bantzenheim et de Neuenbourg, est assuré par des AC. Pour l'exploitation de la section de ligne, les deux AC doivent être présents simultanément.
- 5) La section frontière n'est pas exploitée en permanence.
- 6) Les horaires des trains spéciaux doivent être communiqués à la direction du Regionalnetz Südbaden à Freiburg au minimum 10 jours ouvrés avant le jour de circulation prévu.
- 7) La circulation en avance n'est autorisée que si les trains ont été acceptés conformément à l'article 56 de la consigne.
- 8) Les trains de machines ainsi que la traction en mode « Double traction » sont autorisées. La pousse d'un train n'est pas autorisée, sauf en cas d'incident.
- 9) La section frontière est délimitée par le signal d'entrée F de la gare de Neuenbourg et le signal carré C 484 de la gare de Bantzenheim.
 - km SNCF: 14,680 (C 484)
 - km DB : 4.157 (Signal F)

Article 22 – Commutation des systèmes de contrôle de vitesse

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

Article 23 – Installations de télécommunication

La section frontière comporte les installations de télécommunication suivantes :

1. En gare de Bantzenheim :

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

2. En gare de Neuenbourg :

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

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

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

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

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

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

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

Article 25 – Passages à niveau**

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

Article 26 – Installations de traction électrique

- 1) La section frontière est électrifiée.
- 2) Les caténaires, sur le réseau allemand, sont alimentées en courant alternatif 15000 volts 16,7 Hertz et commandées par le Zentralschaltstelle (Zes) de Karlsruhe.
Les caténaires, sur le réseau français, sont alimentées en courant alternatif 25000 volts 50 Hertz et commandées par le Central Sous Stations (CSS) de Dijon*.
- 3) La section de séparation commune pour le changement de système d'alimentation est repérée sur le terrain par des signaux français et s'étend :

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

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

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

Article 27 – Modification de la signalisation permanente

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

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

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

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

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

28.1 Limitations temporaires de vitesse

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

1. LTV prévues :

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

DB NETZ vers SNCF – Mobilités * :

Au plus tard le mercredi de la semaine S-3 avant la mise en place de la LTV.

SNCF – Mobilités * vers DB NETZ :

Au plus tard le mardi de la semaine S-3 avant la mise en place de la LTV.

- b) SNCF - Mobilités prend en compte dans le système FLASH, les limitations de vitesse qui lui sont communiquées par Regionalnetz Südbaden Freiburg *.
- c) Les EF sont informées des LTV prévues sur la section frontière par le système FLASH de SNCF - Mobilités, ceci pour les deux sens de circulation.

2. Les LTV inopinées :

Les LTV installées inopinément sont à signaler immédiatement :

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

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

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

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

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

La limitation de vitesse se situe sur le territoire allemand :

Les AC de Neuenbourg et de Bantzenheim avisent les conducteurs des trains par un ordre n° 12 (annexe 3a).

Après avoir constaté que la limitation de vitesse est bien inscrite au FLASH, le COGC Alsace transmet la dépêche suivante à l'AC de Bantzenheim :

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

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

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

(« AC Bantzenheim à AC Neuenbourg :

Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n° 12 pour la limitation de vitesse entre km ... et km... »)

La limitation de vitesse se situe sur le territoire français :

Les AC de Neuenbourg et de Bantzenheim avisent les conducteurs des trains par un ordre n° 12 (annexe 3a) jusqu'à l'installation d'un feu blanc à éclat.

Lorsque l'AC de Bantzenheim a été avisé de l'installation du feu blanc à éclat, il transmet la dépêche suivante à l'AC de Neuenbourg :

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

(« AC Bantzenheim à AC Neuenbourg :

Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n° 12 pour la limitation de vitesse entre km ... et km... »)

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

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

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

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

28.2 Autres modifications temporaires

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

Article 29 Modifications des installations

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

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

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

Chapitre III : gestion de la capacité

Article 31 – Principes

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

Les demandes adressées avant le deuxième lundi d'avril sont traitées dans le cadre de l'élaboration de l'horaire de service annuel.

Les demandes adressées après le deuxième lundi d'avril sont traitées dans le cadre de la capacité résiduelle.

Toute demande de sillon international empruntant la section frontière doit être formulée pour la totalité du parcours du sillon. SNCF conduit l'étude et doit obtenir un accord formalisé de DB Netz avant de programmer chaque sillon sur la section frontière.

Avant chaque changement de service, le COGC Alsace (Bureau Horaire Régional de l'EIC Alsace – BHR)** et la Fahrplanabteilung de Karlsruhe se rencontrent pour vérifier la concordance des sillons horaires transfrontaliers.

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

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

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

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

DB Netz RB Südwest Ag reçoit du COGC Alsace**, au plus tard deux semaines avant chaque changement de service, deux exemplaires des fascicules horaires.

Les numéros de trains, pour l'ensemble des sillons empruntant la section frontière en provenance ou à destination de Neuenbourg, sont à prendre dans la liste prévue à cet effet convenue bilatéralement entre SNCF et DB Netz.

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

Article 32 – Demande de sillon

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

Article 33 – Modification et suppression de sillons

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

Lorsque des sillons doivent être modifiés ou supprimés pour des raisons liées à l'exploitation ou à l'entretien de l'infrastructure sur la section frontière, DB Netz RB Südwest Arbeitsgebiet (Ag) Gelegenheitsfahrplan et le COGC Alsace se concertent pour définir avec la ou les EF concernées la solution permettant l'acheminement des trains dans les meilleures conditions.

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE IV : prescriptions relatives aux trains

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

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

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

Article 42 – La signalisation d'arrière des trains

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 43 – Suppression de trains

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

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

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

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

CHAPITRE V : circulation des trains

Article 51 – Ordres écrits. Bulletins

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

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

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

Pour compléter un Befehl :

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

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

L'AC de Neuenbourg, lorsqu'il émet un ordre écrit, doit inscrire sur chaque ordre écrit un numéro de transmission propre au réseau DB correspondant au type de situation perturbée rencontrée.

Le numéro transmis se compose de la codification de la ligne et de trois chiffres (Exemple : RNBG 123).

Lorsque l'AC de Bantzenheim délivre un Befehl, il doit obtenir un numéro de transmission DB auprès de l'AC de Neuenbourg.

Ce n° de transmission reste inchangé lorsque l'AC de Bantzenheim est amené à délivrer plusieurs Befehl, à des trains successifs, lorsque les ordres contenus sont identiques.

Article 52 – Incidents - situations dangereuses

- 1) En cas de connaissance d'un danger, il convient d'arrêter immédiatement les circulations en cours, sauf si le danger était aggravé de ce fait.
- 2) Tout danger doit être signalé immédiatement aux AC de Bantzenheim et de Neuenbourg. L'alerte est formulée verbalement sous la forme :

« Betriebsgefahr, haltet Züge zurück! »

(« Danger ! Arrêt des circulations »)

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

Le message d'urgence à transmettre est le suivant :

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

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

- 4) L'AC de Neuenbourg avise le service d'intervention d'urgence à KARLSRUHE. L'AC de Bantzenheim avise le CSQNE et le COGC Alsace.
- 5) Les AC de Neuenbourg et de Bantzenheim s'entendent pour appliquer les mesures adéquates et avisent leurs Directions conformément aux directives de chaque gestionnaire d'infrastructure.
- 6) Si nécessaire, une enquête commune doit être effectuée par les deux gestionnaires d'infrastructure.
- 7) En cas de déraillements - *ou autre situation dangereuse* – nécessitant un relevage, les moyens d'intervention utilisés sont concertés entre les représentants des deux gestionnaires d'infrastructure de façon à assurer un retour à la situation normale dans les meilleures conditions.
- 8) Lorsque l'intervention de services externes est nécessaire (pompiers, police, etc.), chacun des gestionnaires d'infrastructure fait appel à ces services d'intervention selon ses propres règles. La limite d'intervention de ces services est la frontière étatique.
- 9) La procédure de « Coupure d'urgence » est utilisée chaque fois qu'il est urgent de supprimer la tension d'alimentation dans la caténaire de la section frontière quel qu'en soit le motif, la coupure d'urgence est demandée, par les AC :

- au CSS de Dijon ou au Zes de Karlsruhe.

Le central sous station, ayant reçu l'ordre, effectue immédiatement la suppression de la tension sur les caténaires le concernant. Il répercute cet ordre à son homologue par les moyens les plus rapides et les plus directs à sa disposition.

Pour transmettre l'ordre de coupure d'urgence les agents concernés utilisent le message bilingue suivant :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1) Principes concernant le secours

1.1 Le conducteur demande le secours :

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

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

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

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

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

1.4 Le secours peut être porté :

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

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

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

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

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

« Fdl ... an Fdl ...: Sperrfahrt ... (Nummer) wird vom rückgelegenen Bahnhof ... abgelassen ».
(« AC de ... à AC de ... : expédition de la Sperrfahrt n° ... de la gare en arrière de ... »)

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

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

et dans les deux cas repris ci-dessous :

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

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

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

«Fahren Sie mit dem liegengebliebenen Zug zurück bis zum Einfahrsignal ... des Bahnhofs ... und melden Sie sich anschliessend beim Fdl ... ».
(« Revenez avec le train en détresse jusqu'au signal d'entrée ... de la gare de ... puis mettez-vous en relation avec l'AC de ... ».)

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

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

« Fdl ... an Fdl ...: Sperrfahrt ... (Nummer) mit liegengebliebenem Zug n° ... ist vollständig in den Bahnhof zurückgekehrt.
(« AC de ... à AC de ... : Sperrfahrt n°... revenue en entier avec train en détresse n°... à ».)

La fermeture de la voie peut ensuite être levée.

2.2 Pousse du train en détresse

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

« *Schieben Sie den liegengebliebenen Zug bis in den Bahnhof ...* »
(« *Poussez le train en détresse jusqu'à la gare de ...* ».)

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

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

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

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

La fermeture de la voie peut ensuite être levée.

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

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

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

et dans les deux cas repris ci-dessous :

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

« *Holen Sie den, in Km ... liegengebliebenen Zug, in den Bahnhof ... zurück* »

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

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

« *Fdl ... an Fdl ...: Sperrfahrt n° ... wird vom Bahnhof ... abgelassen* »

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

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

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

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

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

La fermeture de la voie peut ensuite être levée.

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

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

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

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

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

« *Fdl ... an Fdl ...: Zug ... (Nummer) vollständig nach ... zurückgekehrt.* »

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

La fermeture de la voie peut ensuite être levée.

Article 54 – Dérangement des installations de sécurité ou de radio

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

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

Article 55 – Modalités de communications entre les AC

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

2. Les AC se présentent sous la forme :

« *Fahrdienstleiter NEUENBURG Name* »

(« *Agent Circulation de NEUENBOURG nom* »).

« *Fahrdienstleiter BANTZENHEIM Name* »

(« *Agent Circulation de BANTZENHEIM nom* »).

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

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

Article 56 – Communications échangées pour la circulation des trains

1. Les communications concernant la circulation des trains sont échangées par les AC de Neuenbourg et de Bantzenheim.
2. Tous les trains sont soumis à l'offre et à l'acceptation. Un train ne doit être expédié d'une gare que s'il a été accepté par l'autre gare,

Un train ne doit être offert et accepté que :

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

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

Zugmeldung »

(Annonce train).

L'offre se fait dans les conditions suivantes :

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

(« Acceptez-vous train n° ... ? »)

L'acceptation se fait dans les conditions suivantes :

« Zug (Nummer.) ..., ja »

(« Train n° ..., oui (accepté) »)

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

« Nein, warten »

(« Non, attendez »)

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

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

« Jetzt Zug Nummer ..., ja »

(« Maintenant train n°..., oui »).

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

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

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

« Zug Nummer ... ab ... (Minute) »

(« Train n°... à ...min »)

L'annonce est à répéter.

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

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

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

L'annonce est à répéter.

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

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

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

L'annonce est à répéter.

Article 57 – Ecart par rapport au plan de transport

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

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

(Nouvel ordre de succession : « Train n°... (n° du dernier train qui a circulé) – train n°... (n° du nouveau train devant circuler) – train n°... (Train devant circuler après le nouveau train) ».)

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

Article 58 - Fermeture de voie sur la section frontière

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

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

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

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

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

2. AC responsable de la fermeture de voie

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

3. Section de voie fermée

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

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

4. Mesures de sécurité

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

5. Accord de fermeture de voie ***

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. Levée de la fermeture de voie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 59 Dérangement des installations techniques de la section frontière

59.1 Dérangement des moyens de communication entre les AC

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

59.2 Incident sur la caténaire de la section frontière

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

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

59.3- Dérangement des installations de sécurité sur la section frontière

Les différents cas de dérangements sont :

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

A. La vérification de la libération de l'intervalle du block est nécessaire :

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

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

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

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

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

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

Avant d'expédier un train, il y a lieu de demander la reddition de voie libre téléphonique derrière le dernier train expédié sauf, si entre temps, un train de sens inverse est parvenu complet.

Lorsque la reddition de voie libre derrière le dernier train expédié n'est pas possible - *par exemple lorsque l'assurance ne peut être obtenue qu'un train soit arrivé complet* - le train suivant doit être expédié avec un ordre n° 12 (ordre de marcher à vue dans le canton Bantzenheim –Neuenbourg)

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

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

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

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

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

Pour la circulation des trains, seule la reddition de voie libre par téléphone est valable.

Les signaux sont manœuvrés conformément aux prescriptions propres à chaque réseau. Lorsqu'ils ne peuvent ou ne doivent pas être ouverts, il y a lieu de remettre aux trains des ordres écrits ou des bulletins conformément à l'article 51 de la consigne.

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

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

- a) l'AC informé de la relève de dérangement du block ou de la fin des travaux avise verbalement l'autre l'AC du réseau voisin,
- b) le canton a été parcouru par un train, appelé « train de contrôle », dans chaque sens ou par un train circulant dans un sens donné **et** lorsqu'après circulation de ce train, l'autorisation de sens a pu être donné manuellement dans les 2 sens, sans dérangement.

La circulation du « train de contrôle » doit être autorisée par l'ouverture d'un signal de sortie.

Le « train de contrôle » devra parcourir la totalité de l'intervalle de block après le rétablissement du fonctionnement normal des installations du block.

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

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

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

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

D. Raté de fermeture du signal d'entrée

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

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

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

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

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

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

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

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

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

60 Dérangement des PN 5 et PN 7**

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

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

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

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

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

„ Fdl Bantzenhzeim an Fdl Neuenburg : Bahnübergang n° ... Störungsart ... „

(voir sous point 1) ».

Les AC appliquent alors les mesures suivantes :

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

3. Reprise du gardiennage des PN 5 et 7.

a. Aucune restriction n'est applicable :

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

„Fdl Bantzenheim an Fdl Neuenbourg: Bahnübergang (Nummer) ... darf ohne Befehl befahren werden.“

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

b. Des restrictions sont applicables :

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

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

4. Reprise du service normal.

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

„Fdl Bantzenheim an Fdl Neuenbourg: Bahnübergang (Nummer) ... in Ordnung“

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

CHAPITRE VI : transports exceptionnels

Article 61 – Principes

1. Lorsqu'une EF souhaite faire circuler un transport exceptionnel (TE) devant emprunter la section frontière Bantzenheim - Neuenbourg, elle doit obtenir :
 - a. un Avis de Transport Exceptionnel (ATE) délivré par le Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) de SNCF, qui règle les conditions de circulation sur la partie française du parcours jusqu'à, ou à partir, de la frontière étatique,
 - b. une Bza délivrée par le Team aussergewöhnliche Transporte (TaT) de RB Südwest de DB Netz, qui règle les conditions de circulation sur la partie allemande jusqu'à, ou à partir de, la frontière étatique.

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

- a. **Réception par le COGC Alsace* :**
 - d'une « Autorisation d'Incorporation d'un Transport Exceptionnel » (ATE).
 - b. **Réception par DB Netz AG :**
 - d'une « Beförderungsanordnung » (Bef-Ano) pour les trains figurant à l'horaire de service annuel
 - d'une « Fahrplananordnung » (Fplo) pour les trains ne figurant pas à l'horaire de service annuel.
2. La Bef-Ano/Fplo de DB Netz contient :
 - le numéro de la Bza de DB Netz et le numéro de l'ATE de SNCF,
 - le jour de circulation,
 - le train à utiliser,
 - les conditions (restrictions) de circulation sur l'ensemble de la section frontière.
 3. L'Autorisation d'Incorporation du COGC Alsace* est donnée :
 - dans le sens France-Allemagne, par une dépêche adressée au représentant de l'EF, éventuellement par l'intermédiaire d'un COGC* amont,
 - dans le sens Allemagne-France, par l'accord indiqué sur l'imprimé spécifique bilingue adressé à DB Netz (Fpl Karlsruhe) par le COGC Alsace*.

Article 62 – Imprimé spécifique bilingue

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

Pour ce faire, le COGC Alsace* ou le Fpl, selon le sens de circulation, envoie à l'entité voisine un imprimé spécifique bilingue. Cet imprimé bilingue comporte :

- le jour de circulation,
- le numéro du train à utiliser,
- le numéro du Bza et le numéro de l'ATE,
- les restrictions de circulation sur la partie de la section frontière du réseau cédant.

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

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

Article 63 – Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels

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

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

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

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

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

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

Article 64 – Offre et acceptation des transports exceptionnels

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

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

L'offre est modifiée comme suit :

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

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

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

L'AC du réseau voisin vérifie si le(s) numéro(s) de Bza et le(s) numéro(s) d'ATE correspondent aux informations préalablement reçues, et lorsque les conditions sont requises pour la circulation de ce(s) TE, il accepte le train sous la forme :

« Zug (Nummer.) mit aussergewöhnlichem Transport/aussergewöhnlichen Transporten ja ».

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

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

« Nein, warten »

(« Non, attendez »).

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

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

„Jetzt Zug (Nummer.) ... mit aussergewöhnlichem Transport, ja.“

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

CHAPITRE VII : manoeuvres

Article 71 – Principes

1. Les manoeuvres en gare de NEUENBOURG et BANTZENHEIM sont effectuées selon les règles nationales propres à chaque réseau.
2. Sans accord de la gare du réseau voisin, les manoeuvres sont autorisées :
 - en gare de BANTZENHEIM jusqu'au signal C484**
 - en gare de NEUENBOURG jusqu'au signal Ra 10.

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

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

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

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

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

Cette information est à inscrire dans les documents respectifs.

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

Article 81 – Principes

1. Chacun des deux Gestionnaires d'Infrastructure entretient les installations ferroviaires correspondant à ses spécifications techniques, que celles-ci soient situées sur le territoire français ou sur le territoire allemand.
2. Toute intervention programmée sur une installation située sur le territoire national voisin doit faire l'objet d'une concertation entre les services techniques compétents des deux GI : RN Südbaden et SNCF. Le GI sur le territoire duquel se situe l'installation doit mettre à disposition du GI intervenant un agent. Un document commun bilingue établi par les services techniques (annexe 6) concernés doit préciser les conditions de l'intervention. Toutefois, pour les travaux d'entretien courant dont les conditions d'intervention sont connues par les services techniques des deux GI, ce document n'est pas nécessaire.
3. Pour tous les travaux programmés nécessitant une modification des horaires des trains ou une fermeture de voie, les instructions écrites doivent être arrêtées en commun par la RB Südwest de DB NETZ et le COGC Alsace au plus tard 4 semaines avant le début des travaux. Ils déterminent à cette occasion la nature des travaux, les conséquences sur la circulation des trains, la durée et les mesures à prendre.
4. Toute intervention programmée sur les installations fixes de la section frontière doit faire l'objet d'une concertation avec l'AC du GI sur le territoire duquel a lieu l'intervention. Avant de donner son accord, l'AC saisi se consulte avec l'autre AC. Il prend ensuite les mesures nécessaires pour permettre l'intervention (fermeture de voie par exemple).
5. Toute intervention suite à un dérangement sur une installation située sur le territoire national voisin ne faisant pas l'objet d'une concertation entre les services techniques concernés est effectuée dans le cadre d'une fermeture de voie.
6. Des interventions programmées peuvent être réalisées pendant la période de fermeture de la voie conformément à l'article 58, complété par les principes prévus par chaque GI.

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

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

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

Les frais correspondants font l'objet d'un règlement en application du contrat en vigueur.

2. Installations de signalisation

La DB Netz entretient les installations ci-après :

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

SNCF entretient les installations ci-après :

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

3. Installations de télécommunication

DB Netz entretient :

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

SNCF entretient :

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

4. Installations de traction électrique (ITE)

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

Article 83 – Circulation à voie fermée pour travaux

1. Dès que la voie est fermée, des mouvements (trains de travaux ou lorrys automoteurs) peuvent être engagés selon la réglementation propre à chaque GI.
2. Lorsque ces mouvements sont engagés dans une voie fermée, procédure réalisée conformément à l'article 58, l'engagement doit être concerté entre les AC et le dégagement doit être annoncé à l'AC du réseau voisin par la dépêche suivante :

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

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

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

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

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

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

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

a. Travaux exécutés par la SNCF

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

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

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

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

b. Travaux exécutés par la DB Netz

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

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

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

Seul l'agent SNCF est autorisé à se mettre en relation avec le Régulateur Sous-Station de Dijon*.

4. La consignation de la caténaire sur la section frontière est à annoncer par :
 - l'AC de BANTZENHEIM à l'AC de NEUENBOURG en cas de consignation de la caténaire du réseau français,
 - l'AC de NEUENBOURG à l'AC de BANTZENHEIM en cas de consignation de la caténaire du réseau allemand,

Sous la forme :

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

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

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

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

En cas de consignation de la caténaire - après la section neutre de séparation - sur la partie du GI voisin, la circulation des trains n'est autorisée qu'après avoir obtenu l'assurance que ces trains ne comportent aucun véhicule avec un pantographe levé.

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

a. Sens Bantzenheim/ Neuenbourg

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

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

« Abfahrbereiter Zug (Nummer) ... führt keine Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer ».

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

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

b. Sens Neuenbourg / Bantzenheim

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

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

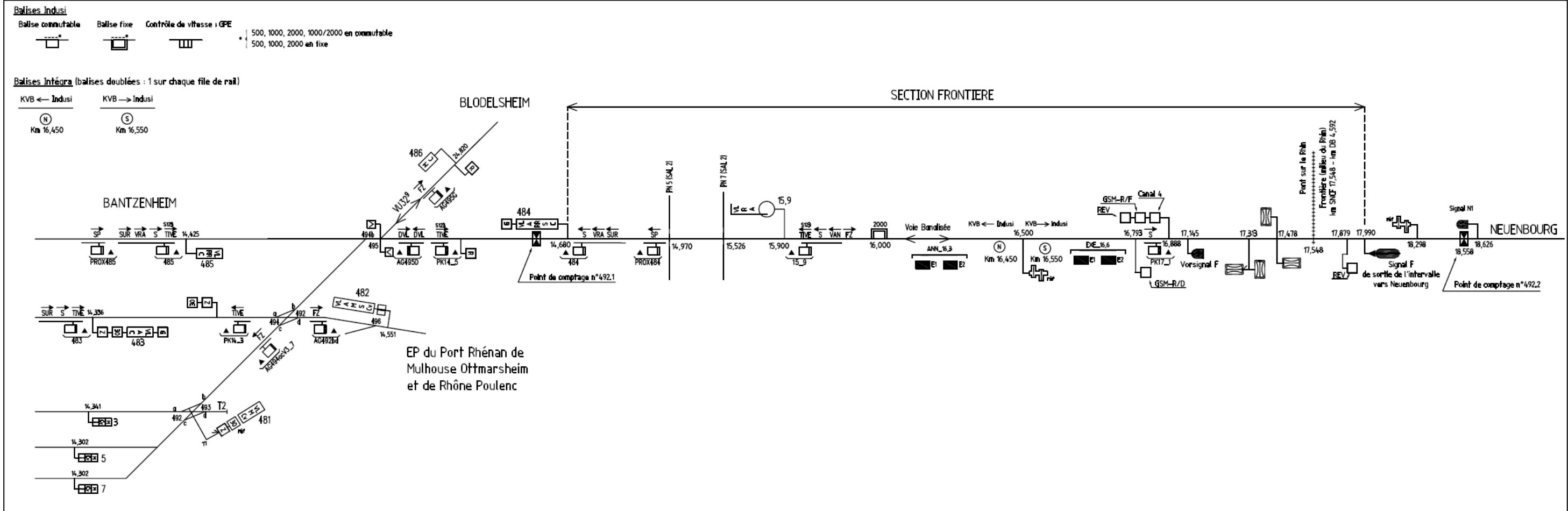
« Abfahrtbereiter Zug Nummer ... führt keine Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer».

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

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

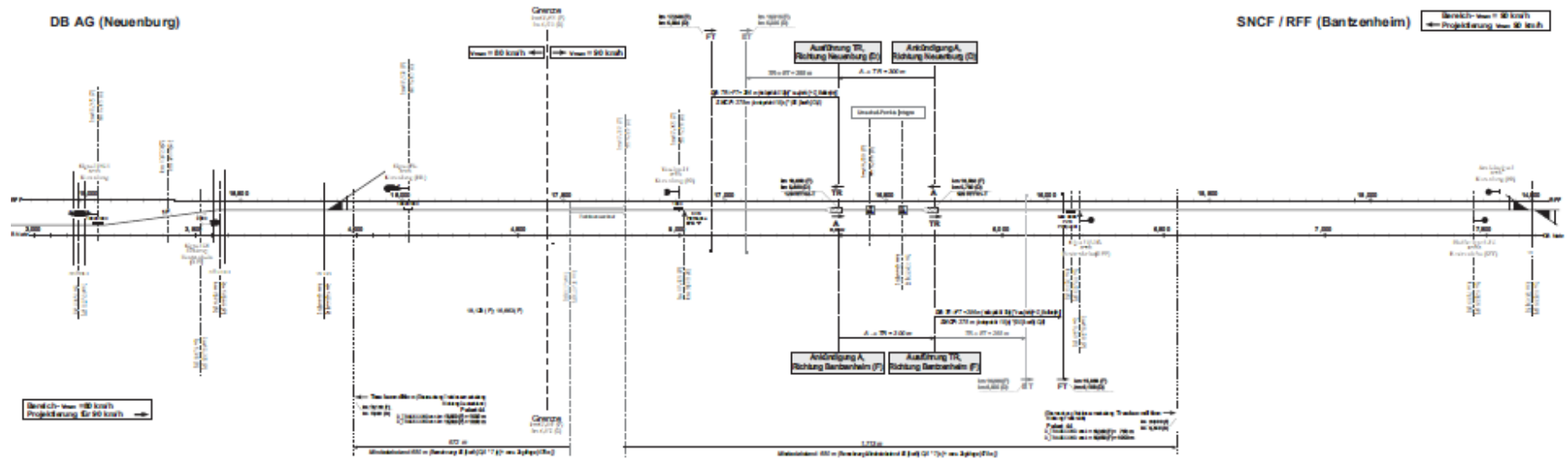
Anlage 1 / ANNEXE 1 :

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



Anlage 2 / ANNEXE 2 :

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



Anlage 3 a / ANNEXE 3 a :

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

Vordruck ... von ... imprimé(s) ... / ...

Befehle Ordres 1 - 14	Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt KI – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.		8	Sie müssen – zwischen Zmst und Zmst Vous devez vous arrêter entre le poste de et le poste de – im Bf/Bft / auf Abzw/Üst halten vor BÜ in km – en gare / secteur circulation / bif / jonction de avant le PN au km / km / km / km / km / km Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist. Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.																													
	Standort: in Rg Gg G (km / Signal / Weiche) (km / signal / aiguille) voie (BÜ-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) (numéro, poste / entre le poste et le poste)																																
1	Sie dürfen – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren Vous pouvez - entrer en gare / entrer dans le secteur circulation / circuler au-delà de la bif / jonction																																
1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».		10	Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS																													
2	Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du		10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren. Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.																													
	Signal usw. signal etc.	Bezeichnung / km désignation / km	Bf gare, Bft secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, Bk poste de bloc, Dkst point de protection	11	Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führeranzeigee und Langsamfahrtsignale. Circulez jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée. Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.																												
2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».			12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten: Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :																												
3	Sie dürfen aus dem Bf/Bft ausfahren. Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation				<table border="1"> <thead> <tr> <th>km/h km/h</th> <th>auf Sicht marche à vue</th> <th>im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst En / entre gare / secteur circulation / bif / jonction</th> <th>und Bf / Bft / Abzw / Üst et gare / secteur circulation / bif / jonction</th> <th>in / von km / Sig du km / signal</th> <th>bis km / Sig au km / signal</th> <th>Grund Nr. motif n°</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>auf Sicht</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>auf Sicht</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>auf Sicht</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	km/h km/h	auf Sicht marche à vue	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst En / entre gare / secteur circulation / bif / jonction	und Bf / Bft / Abzw / Üst et gare / secteur circulation / bif / jonction	in / von km / Sig du km / signal	bis km / Sig au km / signal	Grund Nr. motif n°		auf Sicht							auf Sicht							auf Sicht					
km/h km/h	auf Sicht marche à vue	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst En / entre gare / secteur circulation / bif / jonction	und Bf / Bft / Abzw / Üst et gare / secteur circulation / bif / jonction	in / von km / Sig du km / signal	bis km / Sig au km / signal	Grund Nr. motif n°																											
	auf Sicht																																
	auf Sicht																																
	auf Sicht																																
3.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».																																
4	Sie fahren auf dem Gegengleis von bis Vous circulez en sens inverse du sens normalement utilisé de jusqu'à			12.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à																												
5	Sie – fahren / schieben nach – von Vous - circulez / poussez – de in Richtung bis und kehren zurück. en direction de jusqu'à et revenez à la gare en arrière.			12.2	Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Raumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat. Siffiez à l'approche du PN : dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.																												
5.1	Hinfahrt auf Regelgleis. Rückfahrt auf Gegengleis À l'aller : en sens normal. Au retour : en sens inverse du sens normalement utilisé.			12.3	Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à																												
5.2	Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis À l'aller : en sens inverse du sens normalement utilisé. Au retour : en sens normal.			12.4	PZB – am sig – in km – ständig wirksam / unwirksam. Balise PZB - du signal - au km - constamment active / inactive.																												

Vordruck von Imprimé(s) ... / ...

12.6	*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. Seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.	Grund Nr. motif(s)	Anlass für Befehl 12 motifs de l'ordre 12	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 ordre 12, colonne 1 ou 2
12.7	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1. Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.	Gleisbelegung, Zugfolge / occupation de la voie, succession des trains		
13	Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen und entbunden. Vous êtes dispensé de marcher à vue entre et	1	Gleis kann besetzt sein / la voie peut être occupée	auf Sicht / marche à vue
14		2	Fahrzeuge im Gleis / voie occupée	auf Sicht / marche à vue
		3	Mehrere Spurfahrten unterwegs / Circulations engagées sur voie formée	auf Sicht / marche à vue
		4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / réception sur voie en impasse	30 km/h
		5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse particulièrement courte	20 km/h
		6	Kein Durchrutschweg / pas de distance de glissement	30 km/h
		7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / dérangement des communications entre postes d'annonce	auf Sicht / marche à vue
		8	Auf der Strecke ruht die Arbeit / période de fermeture à la circulation	50 km/h
		9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren / train de voyageurs circule exceptionnellement sur une voie réservée aux trains de fret	40 km/h
		Bahnübergänge, Spurrillen / PN, goulfères des voies		
		10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert / PN insuffisamment protégés	20 km/h
		11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / ornières verglacées et enneigées	30 km/h
		Arbeiten, La / travaux, LTV		
		20	Bauarbeiten - Travaux	*)
		21	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gleis / portion de voie fermée impraticable	auf Sicht / marche à vue
		22	Zustand nach Bauarbeiten / Constat de l'infrastructure après travaux	*)
		23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt / personnel du chantier non avisé	auf Sicht / marche à vue
		24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La / réduction de la vitesse inférieure à celle reprise au « La »	*)
		25	Beschäftigte im gesperrten Gleis / agents présents dans la voie fermée	20 km/h und auf Sicht
		Mangel an Bahnanlagen / défauts aux installations		
		30	Mängel am Oberbau / défaut de la voie	*)
		31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) / présomption d'avarie caténaire (également sur voie voisine)	auf Sicht / marche à vue
		32	Verdacht auf Umweltschäden (Erdbeben, Sturmschäden usw.) / présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)	auf Sicht / marche à vue
		33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel / présomption de stalactite dans le tunnel	auf Sicht / marche à vue
		34	PZB-Streckeneinrichtung gestört / équipement PZB au sol en dérangement	50 km/h
		35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen / enclenchement aiguille / signal en dérangement	50 km/h
		36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrrichtung gesichert / aiguille immobilisée manuellement sans cadenasage.	5 km/h
		37	HOA / FBOA gestört - DBC / Détecteur de frein(s) serré(s) en dérangement	200 km/h
		38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich / information des voyageurs à quai impossible	*)
		39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert / voyageurs non informés du changement du quai.	auf Sicht / marche à vue
		Besonderheiten am Zug / particularités au train		
		40	Engstelle für Lu-Sendungen / gabarit réduit pour transports exceptionnels	10 km/h
		41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen / Aménagement de la voie insuffisant pour véhicules à charge D	*)
		42	Spitzensignal unvollständig / signalisation d'avant incomplète	40 km/h
		43	Windwarnung / avis de vents forts	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / vitesse limite autorisée variable

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

Anlage 3 b / ANNEXE 3 b :

Bulletin C block automatique SNCF (Befehl C Selbstblock SNCF)

<h1>CBA</h1>		
Ordre est donné au conducteur du train Der Triebfahrzeugführer des Zuges muss <small>(numéro / Nummer)</small>		
- de franchir fermé / am „Halt zeigenden“ vorbeifahren:		
<input type="checkbox"/> le signal carré <small>(numéro / Nummer)</small>		
<h2>C Block Automatique</h2>		
<input type="checkbox"/> le guidon d'arrêt <small>(numéro / Nummer)</small>		
- et de marcher à vue jusqu'à la fin du canton qui suit ce signal / und bis zum Ende des folgenden Blockabschnitts. auf Sicht fahren.		
XX		
Autorisation n° / Genehmigung Nr.		
<i>Poste / Stellwerk :</i> <small>(nom du poste / Stellwerksname)</small>	<i>Date / Datum :</i> <small>(jour/mois/année / Tag/Monat/Jahr)</small>	<i>Heure / Uhrzeit :</i> <small>(heures/minutes / Std/Minuten)</small>
<input type="checkbox"/> délivré directement / ausgehändigt	Signature / Unterschrift:	
<input type="checkbox"/> transmis par radio / per Funk übermittelt	<input type="checkbox"/> transmis par téléphone / Telefonisch übermittelt	

Anlage 4 / ANNEXE 4 :

**Ansprechpartner / Liste des correspondants – Bleibt frei /
réservé**

Bleibt frei
Pas d'information sur cette page

Anlage 5 / ANNEXE 5 :

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

REGISTRE D'ANNONCE DES TRAINS

SECTION FRONTIERE BANTZENHEIM NEUENBOURG

Journée du

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

(1) La colonne **Avis d'arrivée** est utilisée lorsque la vérification de la libération du canton est mise en place (article 59.3)

REGISTRE D'ANNONCE DES TRAINS
Journée du 17 MAI 2010.....

SECTION FRONTIERE BANTZENHEIM NEUENBOURG

TRAINS		Offre et Acceptation		Annonce au départ	Heures réelles	Avis d'arrivée	Observations
Sens Neuenbourg Bantzenheim	→	Offre recue	Acceptation donnée	Recue	Arrivée	Donnée	
←	Sens Bantzenheim Neuenbourg	Offre expédiée	Acceptation reçue	Donnée	Départ	Recue	
ARTICLE 43 Suppression de train							
4709							Supprimé entre Bantzenheim et Neuenbourg
ARTICLE 56.2 Circulation de trains							
4712		15h15	15h15	15h17	15h30		Sens Neuenbourg Bantzenheim
	4711	15h31	15h31	15h33	15h33		Sens Bantzenheim Neuenbourg
ARTICLE 56.5 Correction d'annonce							
4712		15h15	15h15	15h17	15h30		
	4711	15h31	15h31	15h33	15h39		Annonce rectifiée à 15h35
ARTICLE 56.6 Annulation d'annonce							
	4711	15h31	15h31	15h33			engin moteur défectueux Annonce annulée
ARTICLE 58.5 Accord de fermeture de voie							
	4711	15h31	15h31	15h33	15h33		
Fermeture de voie entre et à 15h50							Travaux, dérangement, secours

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

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

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

Anlage 6 / ANNEXE 6 :

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

IMPRIME BILINGUE

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

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

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

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).

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.

2. Notification de la mise hors tension :

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

3. A la fin des travaux :

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

3.2. 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.

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

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

- dem „zuständigen Mitarbeiter“ der SNCF 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. 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. Meldung über die Ausschaltung und Bahnerdung:

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

3. Nach Abschluss der Arbeiten:

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

3.2. Der Anlagenverantwortliche der DB Netz AG oder der „zuständige Mitarbeiter“ der SNCF

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

Anlage 7 / ANNEXE 7 :

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


TRANSPORTS EXCEPTIONNELS/AUSSERGEWÖHNLICHE TRANSPORTS
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 <input type="checkbox"/> SNCF <input type="checkbox"/> DB <input type="checkbox"/> néant/keine <input type="checkbox"/> fermeture de la voie voisine/Nachbargleis sperren <input type="checkbox"/> Circuler sans dépasser km/h du km au km Darf mit höchstens ... km/h verkehren von km ... bis km ... <input type="checkbox"/> autres/andere:	DESTINATAIRE/EMPFÄNGER: RESTRICTIONS/EINSCHRÄNKUNGEN <input type="checkbox"/> SNCF <input type="checkbox"/> DB <input type="checkbox"/> néant/keine <input type="checkbox"/> fermeture de la voie voisine/Nachbargleis sperren <input type="checkbox"/> Circuler sans dépasser km/h du km au km Darf mit höchstens ... km/h verkehren von km ... bis km ... <input type="checkbox"/> autres/andere:
Pour/An: <input type="checkbox"/> Karlsruhe (1) Fax (004)972-7329, Mail lue-grp-kar@bahn.de <input type="checkbox"/> Frankfurt (2) (004)955-19077, Mail NNA224-FFM@bahn.de <input type="checkbox"/> Metz/Nancy (3) Fax (9033)73 11 39 ou 00 33 383 22 11 39 Mail non/nein <input type="checkbox"/> Strasbourg (4) Fax (9033) 786541 Mail guichetoperationnel.st@sncf.fr	<input type="checkbox"/> Refusé/abgelehnt Raison/Grund: <input type="checkbox"/> N° ATE inconnu/fausse <input type="checkbox"/> N° Bza inconnu/fausse unbekannte/falsche ATE-Nr. unbekannt/falsche Bza-Nr. <input type="checkbox"/> Travaux/Arbeiten <input type="checkbox"/> Données manquantes/fausses fehlende/falsche Angaben
Responsable pour/Zuständig für: (1) Kehl – Strasbourg-Neudorf, Saarbrücken – Forbach (2) Perl – Apach (3) Saarbrücken – Forbach, Perl – Apach (4) Kehl – Strasbourg-Neudorf	<input type="checkbox"/> Accepté/angenommen Date/Datum: Heure/Zeit: Nom/Name:

Bleibt frei
Pas d'information sur cette page