

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Grenzbetriebsvereinbarung Wissembourg - Winden	302.6004Z98 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Grenzbetriebsvereinbarung haben:

DB Netz AG
Region Südwest
Netz Karlsruhe
Bahnhofstraße 14
D-67434 Neustadt / Weinstraße

und

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

2 Grenzbetriebsvereinbarung

siehe folgende Seiten

Ab 09.12.2018 bitte letzte Seite beachten!



SNCF Réseau
Etablissement Infrastructure Alsace (EIC AL)
22, place de la gare
F-67000 Strasbourg



DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Pfalz
Lachener Str. 112
D-67433 Neustadt / Weinstraße

GRENZBETRIEBSVEREINBARUNG

Wissembourg - Winden

ZWISCHEN SNCF RESEAU UND DB NETZ AG

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

Wissembourg - Winden

ENTRE SNCF RESEAU ET DB NETZ AG

Version 6 vom / du : 13.12.2020

Gültig ab / Applicable à partir du : 13.12.2020

Geschäftsführende Stellen Services dirigeants responsables

DB Netz AG Regionalbereich Südwest Regionalnetz Pfalz Lachener Str. 112 D-67433 Neustadt / Weinstraße	(abgekürzt DB Netz) (abréviation DB Netz)
--	--

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

Verteiler Deutschland: Distribution allemande	Verteiler Frankreich: Distribution française
<p>DB Netz Zentrale Betriebsverfahren</p> <p>DB Netz RB Südwest</p> <p>Eisenbahnbetriebsleiter Regionale Außenbeziehungen BZ Karlsruhe</p> <p>DB Netz Regionalnetz Pfalz Neustadt / Weinstraße</p> <p>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 Réseau – EIC Alsace :</p> <ul style="list-style-type: none"> - COGC AL (2ex) - Pôle Sécurité AL (2ex) - BHR (1ex) - UOC Saverne (2ex) - Dirigeant locaux (1ex) - AC Gare de Wissembourg (1ex) <p>SNCF Réseau - 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	Eingearbeitet (Nz.)
02	Anpassung GSM-R	03.12.2012	Redling
03	Anpassung BÜ 40 Anlage 1	03.02. 2014	Schneider-Bellenger
04	Anlage 3a, 3b und 6 ; Störung BÜ 40, Organisationsänderung SNCF, Befehl S entfernt	13.12.2015	Schneider-Bellenger
05	Harmonisierung der Abläufe bei Störungen und Neuregelungen zur Entstörung der Technik. Muster für Gleisperrungen und Muster für Dokumentation Störungen für den französischen Fdl.	11.06.2017	Schneider-Bellenger
06	Befehlsvordruck Seite 2	13.12.2020	Reed

Rectificatifs

N°	Contenu	Dates d'application
02	GSM-R	03.12.2012
03	PN 40 Annexe 1	03.02.2014
04	Annexes 3a et 3b ; Annexe 6 ; PN 40 ; organisation SNCF modifiée, bulletin S supprimé	13.12.2015
05	Révision des procédures entre les deux GI Intégration du traitement de certaines situations de dérangements Redéfinition des rôles des services de maintenance de chaque Réseau Intégration des annexes 2, 4a et 4b	11.06.2017
06	Modification de la page 2 de l'ordre "Befehl"	13.12.2020

DB Netz AG

Regionalnetz Pfalz
Lachener Str. 112
D-67433 Neustadt/Weinstraße

Neustadt, den:

gez. i. A. Patrick Reed

.....

gez. i. A. Guido Schneider-Bellenger

.....

gez. i. V. Alexe Ratzkowski

.....

SNCF Réseau

EIC Alsace
22, place de la gare
F-67000 Strasbourg

Strasbourg, le :

Stéphane Houver, rédacteur

.....

Alexandre Michalski, vérificateur

.....

Reynald Piasias, approbateur

.....

SNCF Réseau Infrapôle Rhénan

48, chemin haut
F-67200 STRASBOURG

Pierre Merten

.....

Edouard Nicolas Knaub

.....

INHALTSVERZEICHNIS SOMMAIRE

1.	Allgemeines.....	9
1.1	Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung.....	9
1.2	Inhalt.....	9
1.3	Sprachregelung und Meldungen.....	9
1.4	Änderung von Regelungen.....	10
1.5	Ansprechpartner und bilaterale Treffen.....	10
2.	Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Wissembourg – Winden.....	11
2.1	Festlegung der Grenzen der Grenzstrecke – Gültigkeit der GBV.....	11
2.2	Umschaltung der Zugsicherungssysteme.....	11
2.3	Kommunikationseinrichtungen.....	11
2.4	Sicherung der Fahrten auf der Grenzstrecke.....	12
2.5	Elektrischer Zugbetrieb (bleibt frei).....	12
2.6	Änderung der ständigen Signalisierung.....	13
2.7	Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten.....	13
2.7.1	Langsamfahrstellen.....	13
2.7.2	Andere vorübergehende Besonderheiten.....	15
2.8	Änderung von technischen Einrichtungen.....	15
3.	Trassenmanagement.....	16
3.1	Kapazitätseinschränkungen.....	16
3.2	Änderung und Streichung von Trassen.....	16
3.3	Aktualisierung und Austausch von technischen Dokumenten.....	16
4.	Regelungen für die Züge.....	18
4.1	Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen, Traktion.....	18
4.2	Schlussignale an Zügen.....	18
5.	Fahrdienst auf den Betriebsstellen.....	19
5.1	Schriftliche Befehle.....	19
5.1.1	Übermittlungscode für Befehle nach Anlage 3.....	19
5.2	Gefährliche Ereignisse.....	19
5.3	Hilfeleistung.....	20
5.3.1	Grundsatz.....	20
5.3.2	Verkehren einer Sperrfahrt.....	20
5.3.2.1	Rückkehr einer Sperrfahrt.....	20
5.3.2.2	Zuführen der Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof.....	21
5.4	Zurückgelassener Zugteil auf der Strecke.....	21
5.5	Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft.....	21
5.6	Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz.....	21
5.7	Fahrdienstliche Meldungen.....	22
5.8	Durchführung der Zugmeldungen.....	22
5.8.1	Grundsatz.....	22
5.8.2	Anbieten und Annehmen.....	22
5.8.3	Ablehnen.....	22
5.8.4	Abweichende Abfahrtszeit.....	22
5.8.5	Zurücknahme.....	23
5.9	Abweichen vom Fahrplan.....	23
5.9.1	Melden der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrtszeit.....	23
5.10	Gleissperrungen auf der Grenzstrecke.....	23
5.10.1	Grundsätze.....	23
5.10.2	Umsetzung der Gleissperrung.....	23
5.10.3	Aufhebung der Gleissperrung.....	24
6.	Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke.....	25
6.1	Ausfall der Verständigung zwischen den Fdl.....	25

6.2	Störung der Sicherungstechnik auf der Grenzstrecke.....	25
6.2.1	Störungen und Arbeiten am Streckenblock sowie Unregelmäßigkeiten, die das Rückmelden erfordern.....	25
6.2.1.1	Einführen des Rückmeldens:.....	26
6.2.1.2	Aufheben des Rückmeldens:.....	26
6.2.2	Störungen an Bahnübergängen der DB.....	27
6.2.3	Störungen des BÜ 40 (SNCF).....	28
6.2.4	Haltstellung eines Einfahrsignals /« carrés « nicht möglich (C4, C12 und K).....	29
6.2.5	Störungen an den Signalen der SNCF (C1, C4, C12, S11).....	29
6.2.6	Störung des Zugfunks „GSM-R“.....	29
6.2.7	Störung der DAAT.....	30
6.2.8	Störung an Weichen.....	30
7.	Außergewöhnliche Transporte (aT)	31
7.1	Grundsätze.....	31
7.2	Zweisprachiger Vordruck.....	32
7.3	Einstellungsgenehmigung für außergewöhnliche Transporte.....	32
7.4	Anbieten und Annehmen von außergewöhnlichen Transporten.....	32
8.	Rangieren	33
8.1	Grundsatz.....	33
8.2	Rangieren auf der Grenzstrecke zwischen Ra 10 (DB) und S 11 (SNCF).....	33
9.	Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen und Arbeiten an diesen Anlagen.....	34
9.1	Grundsätze.....	34
9.2	Zuständigkeitsbereiche der technischen Fachdienste beider Infrastrukturbetreiber	36
9.2.1	Signaleinrichtungen.....	36
9.2.2	Fernmeldeeinrichtungen.....	36
9.3	Sperrfahrten bei Arbeiten.....	36
9.4	Benachrichtigung von Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen außer am BÜ PN 40.....	37
9.5	Arbeiten an Bahnübergängen der DB.....	37
1.	Généralités	38
1.1	Documents abrogés. Date d'application de la consigne commune.....	38
1.2	Objet et principes généraux.....	38
1.3	Langue à employer et communication de sécurité	38
1.4	Modifications aux textes réglementaires.....	39
1.5	Contacts et rencontres bilatéraux.....	39
2.	Exploitation de la section frontière Wissembourg - Winden	40
2.1	Délimitation de la section frontière - Régime d'exploitation.....	40
2.2	Commutation des systèmes de sécurité.....	40
2.3	Installations de télécommunication.....	40
2.4	Sécurité des circulations sur la section frontière	41
2.5	Installations de traction électrique	43
2.6	Modification de la signalisation permanente.....	43
2.7	Installations de limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires	43
2.7.1	Limitations temporaires de vitesse.....	43
2.7.2	Autres modifications temporaires.....	44
2.8	Modifications des installations.....	44
3.	Gestion de la capacité opérationnelle	45
3.1	Restriction de capacité	45
3.2	Non utilisation d'un sillon.....	45
3.3	Consistance et échange de documents techniques	45
4.	Prescriptions relatives aux trains.....	46
4.1	Prescriptions concernant la longueur, le freinage et la traction des trains.....	46
4.2	Signalisation d'arrière des trains.....	46
5.	Circulation des trains	47

5.1	Befehl	47
5.1.1	Code de transmission pour le Befehl.....	47
5.2	Incidents - Situation de danger	48
5.3	Secours.....	49
5.3.1	Principes	49
5.3.2	Envoi d'une « Sperrfahrt ».....	49
5.3.2.1	Secours par l'arrière	50
5.3.2.2	Secours par l'avant.....	51
5.4	Abandon d'une partie de train en pleine voie.....	52
5.5	Retour à la gare en arrière d'un train (en détresse ou non) par ses propres moyens....	52
5.6	Dérangement des installations de sécurité embarquées	52
5.7	Modalités de communication entre les AC.....	52
5.8	Annonce des trains	53
5.8.1	Principes	53
5.8.2	Annonce d'un train avec acceptation.....	54
5.8.3	Annonce d'un train sans acceptation :	55
5.8.4	Heure réelle de départ différée.....	55
5.8.5	Annulation de l'annonce	55
5.9	Non-respect du plan de Transport.....	56
5.9.1	Annonce des retards de trains.....	56
5.10	Fermeture de voie sur la section frontière	57
5.10.1	Principes.....	57
5.10.2	Réalisation de la fermeture de voie.....	58
5.10.3	Levée de la fermeture de voie.....	58
6.	Dérangement des installations techniques de la section frontière	59
6.1	Dérangement des moyens de communication entre les AC	59
6.2	Dérangement des installations de sécurité sur la section frontière.....	59
6.2.1	Dérangements ou travaux sur le block nécessitant la reddition de voie libre par téléphone.....	59
6.2.1.1	Procédure à appliquer jusqu'à reprise du service normal du block.	60
6.2.1.2	Reprise du service normal.....	60
6.2.2	Dérangement des PN DB.....	61
6.2.3	Dérangement du PN 40.....	62
6.2.4	Raté de fermeture ou extinction à la fermeture des signaux C 4 - C 12 et K.....	64
6.2.5	Raté d'ouverture ou extinction à l'ouverture des signaux de Wissembourg C1 - C4 - C12 et S11	64
6.2.6	Dérangement ou interruption de la liaison GSM-R (D).....	64
6.2.7	Dérangement du DAAT	64
6.2.8	Dérangement des aiguilles.....	64
7.	Transports Exceptionnels (TE)	65
7.1	Principes.....	65
7.2	Imprimé bilingue spécifique (voir Annexe 5).....	65
7.3	Autorisation d'incorporation des Transports exceptionnels	66
7.4	Offre et acceptation des transports exceptionnels.....	66
8.	Manœuvres	67
8.1	Principes.....	67
8.2	Manœuvres entre les signaux Ra 10 (DB) et S11 (SNCF).....	67
9.	Entretien préventif et curatif des installations fixes et travaux sur ces installations	68
9.1	Principes.....	68
9.2	Périmètre de compétences des services d'entretien de chaque GI.....	70
9.2.1	Installations de signalisation	70
9.2.2	Installations de télécommunication	70
9.3	Circulation à voie fermée	71
9.4	Avis aux gardes de PN ou aux agents de maintenance.	71
9.5	Travaux sur les PN DB.....	71

Anlage / Annexe 1.....	73
Plan der Grenzstrecke Wissembourg - Winden Plan de la section frontière Wissembourg - Winden.....	73
Anlage / Annexe 2.....	75
Modèle de carnet de fermeture de voie en gare de Wissembourg	75
Anlage / Annexe 3.....	80
Befehl der DB (Deutsch/Französisch).....	80
Ordre de la DB (Allemand/Français).....	80
Anlage / Annexe 4 a	83
Tenue du registre d'annonce des trains de la gare de Wissembourg en cas de dérangement de block.....	83
Anlage / Annexe 4 b	87
Tenue du carnet de dérangement des installations de sécurité en cas de dérangement de block.....	87
Anlage / Annexe 5.....	91
Zweisprachiger Vordruck für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten.....	91
Imprimé bilingue utilisé pour l'acheminement des transports exceptionnels.....	91
Anlage / Annexe 6.....	95
Musterbefehle (deutsch/französisch)	95
Fac-similé ordre DB (Allemand/Français)	95
ABX Rail Telecom D / F	107
Winden (Pfalz) - Wissembourg	107

Bleibt frei! Réservé

1. Allgemeines

1.1 Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die deutsche Ausgabe 04 vom 13.12.2015

Sie tritt am 11.06.2017 in Kraft.

1.2 Inhalt

- (1) Die gemeinsame Regelung bestimmt die örtlichen Besonderheiten auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Wissembourg und Winden;
Die grundsätzlichen Streckendaten finden sind:
für die DB: VzG-Streckennummer 3433, La-Strecke 248 a/b La-Bereich Mitte.
für die SNCF: RT 1022A ligne 146000
- (2) Die gemeinsame Regelung ergänzt alle Bestimmungen für den Betrieb der Infrastruktur, die auf dem deutschen und französischen Teil der Grenzstrecke Wissembourg - Winden gültig sind.
- (3) Soweit in dieser gemeinsamen Regelung keine besonderen Regelungen getroffen sind, sind durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zugangsbedingungen der DB Netz und für das französische Eisenbahnnetz zu beachten. Die Triebfahrzeuge müssen über die Ausrüstungen verfügen, die den technischen Einrichtungen auf der Grenzstrecke entsprechen.
Es gelten die Richtlinien des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens.
- (4) Ein Lageplan der Grenzstrecke Wissembourg - Winden ist als Anlage 1 beigelegt.

1.3 Sprachregelung und Meldungen

Alle den Zugverkehr betreffenden Meldungen und Gespräche zwischen den Fahrdienstleitern (Fdl) Wissembourg und Winden werden in deutscher Sprache geführt. Der Fdl Wissembourg ist zweisprachig.

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

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

Die sicherheitsrelevanten Meldungen mit festem Wortlaut (französisch dépêches) sind in diesem Dokument mit einem grauen Kasten hinterlegt.

Zum Beispiel :

„Zug (Nummer) ... fällt aus“

(« Train n° ... supprimé »)

Die Meldungen mit festem Wortlaut sind in diesem Dokument mit einem weißen Kasten hinterlegt.

Die Meldungen mit festem Wortlaut werden jeweils wiederholt, mit den Worten :

„Ich wiederhole“

und bestätigt mit :

„Richtig“

Der Text der sicherheitsrelevanten Meldungen mit festem Wortlaut (französisch dépêches) wird nach korrekter Wiederholung von französischer Seite dokumentiert und mit einer Nummer vergeben; von deutscher Seite wird der Name des Fdl angegeben.

Die Meldungen mit festem Wortlaut sind genau wie beschrieben anzuwenden.

1.4 Änderung von Regelungen

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

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Pfalz
Lachener Str. 112
D-67433 Neustadt / Weinstraße

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

- (3) DB Netz und SNCF Réseau verständigen sich um ggf. notwendige Fortbildungen ihrer Mitarbeiter zu organisieren.
- (4) Jede Änderung, die Einfluss auf den Zugverkehr auf dieser Grenzstrecke hat, ist im Voraus den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die die Grenzstrecke befahren, mitzuteilen.

1.5 Ansprechpartner und bilaterale Treffen

- (1) Die SNCF Réseau (EIC AL et Infrapôle Rhéna) und das Regionalnetz Pfalz in Neustadt / Weinstraße geben eine Liste mit allen Ansprechpartnern der SNCF Réseau und DB Netz für jedes Arbeitsgebiet heraus. Diese Liste enthält für jeden Ansprechpartner:
 - Funktion
 - E-Mail-Adresse
 - Telefon- und ggf. Fax-Nr. (UIC und öffentliches Netz)
- (2) Die SNCF Réseau (EIC AL et Infrapôle Rhéna) und das Regionalnetz Pfalz in Neustadt / Weinstraße treffen sich mindestens einmal pro Jahr, um eventuelle Probleme bei der Umsetzung der Regelungen dieser Unterlage zu lösen. Dabei wird die in Punkt 1 genannte Liste überprüft und ggf. umgehend aktualisiert.
- (3) Die SNCF Réseau (EIC AL et Infrapôle Rhéna) und der Bezirksleiter Betrieb für Winden treffen sich mindestens einmal pro Halbjahr um sich über betriebliche Themen, die die Grenzstrecke betreffen, auszutauschen. Bei diesen Treffen muss mindestens einmal pro Jahr eine gemeinsame Kontrolle auf den Stellwerken der Grenzstrecke durchgeführt werden.

2. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Wissembourg – Winden

2.1 Festlegung der Grenzen der Grenzstrecke – Gültigkeit der GBV

- (1) Die Staatsgrenze befindet sich in km 60,026 SNCF (von Wissembourg her steigend) bzw. km 44,616 DB (von Winden her steigend).
- (2) Die Grenzstrecke ist begrenzt durch das Signal P in km 31,175 (DB) des Bahnhofs Winden und das Signal C 1 in km 57,206 (SNCF) des Bahnhofs Wissembourg.
- (3) Die Grenzstrecke Wissembourg – Winden ist eingleisig.
- (4) Die Bahnhöfe Wissembourg und Winden sind örtlich mit Fdl besetzt.
Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke müssen die beiden Fdl anwesend sein, außer bei besonderen Betriebsbedingungen (z.B. Arbeiten).
- (5) Die Grenzstrecke ist nicht durchgehend besetzt.

Soweit in dieser Unterlage nicht anders geregelt, gelten die Regeln für die Betriebsführung des jeweiligen Landes.

Wichtig, um Missverständnisse bei der Ausstellung von Befehlen zu vermeiden, geben die Fdl jeweils zu den km-Angaben an, ob es sich um die km der DB oder der SNCF handelt.

Beispiel: C12 in km 60,041 (SNCF) bzw. C12 in km 44,603 (DB)

2.2 Umschaltung der Zugsicherungssysteme

Zwischen Wissembourg und Winden fahren alle Züge mit dem deutschen Zugsicherungssystem PZB.

2.3 Kommunikationseinrichtungen

Auf der Grenzstrecke bestehen folgende Fernmelde- und Zugfunkeinrichtungen:

- Streckenfernsprechverbindung (Zugmeldeleitung) zwischen Winden und Wissembourg,
- bahneigene Fernsprechverbindung,
- Signalfernsprechverbindung zwischen dem Einfahrtsignal K und dem Fdl in Winden,
- Signalfernsprechverbindung zwischen dem Einfahrtsignal C 12 und dem Fdl in Wissembourg,
- eine Fernsprechverbindung zwischen Bahnübergang 40 (PN 40) und dem Fdl Wissembourg, ggf. Umleitung zu Fdl Haguenau oder Vendenheim
- eine Fernsprechverbindung für Bauarbeiten zwischen dem Fdl Wissembourg und der Grenze
- Digitaler Zugfunk GSM-R (D), Zugfunk und allgemeine Sprachdienste,
Fdl Winden 76620902
AC Wissembourg 76016402
- Öffentliche Telekommunikationsleitungen:
Fdl Winden: 0049 151 274 025 86
AC Wissembourg: 00 33 (0)3 88 54 84 63

2.4 Sicherung der Fahrten auf der Grenzstrecke.

- (1) Die Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke erfolgt durch:
- nicht selbsttätigen Streckenblock (Felderblock deutsche Bauart, Form C) für eingleisige Strecken.
 - Im Bf Wissembourg sind die Signale Einfahrvorsignal A 12, Einfahrsignal C 12, Geschwindigkeitsanzeiger TIV 30 und das Zwischensignal C4 mit PZB (DB), Signal S 11 mit DAAT Gleismagneten ausgerüstet
 - alle Vor- und Hauptsignale auf der deutschen Seite sind mit PZB-Gleismagneten ausgerüstet
- (2) Zwischen den Bahnhöfen Winden und Wissembourg befinden sich folgende Bahnübergänge (BÜ):

BÜ	Lage in km	Art der Sicherung	Hilfseinschaltung DB 21 bzw. HET		Bezeichnung der Straße/Weg
			DB 21	HET	
1109 Schaidt I	36,258	BÜP 93 LzH/ÜS		X	K15/ Vollmersweilerer Straße
1111 Schaidt II	37,152	BÜP 93 LzH/Üs		X	L 546/Hauptstraße
1115	38,736	BÜP 93 LzH/ÜS		X	Steinfeld Wengelspfad
1117	39,468	BÜP 93 LzH/ÜS		X	Steinfeld Waldstraße
1118	39,823	BÜP 93 LzH/ÜS		X	Steinfeld L 545/Bahnhofstraße
1120	41,152	BÜP 93 LzH/ÜS		X	Bahnhofstraße Kapsweyer
1123 Schweighofen	43,060	BÜP 93 LzH/ÜS		X	Schweighofen Speckstraße
PN 40 (SNCF)	59,553	SAL 2			Kreisstr. D3 / Départementale 3

Lz = Lichtzeichen
H = Halbschranken
ÜS = Überwachungssignal (lokführerüberwacht)

Die BÜ 1109, 1111, 1115, 1117, 1118 und 1120 und 1123 sind mit automatischen Lichtzeichenanlagen ausgerüstet; außer BÜ 1111 verfügen alle diese BÜ auch über Halbschranken.

Außer beim PN 40, liegt vor dem jeweiligen BÜ ein Schienenkontakt, der die Lichtzeichenanlage am BÜ einschaltet. Das einwandfreie Arbeiten dieser Anlagen wird dem Triebfahrzeugführer durch ein im Bremswegabstand vor dem BÜ aufgestelltes Überwachungssignal angezeigt.

Außer beim PN 40, sollte die Anlage gestört sein, ist der BÜ vor dem Befahren nach den Bestimmungen der DB AG durch das Zugpersonal zu sichern.

- (3) Züge die vom französischen Netz in das deutsche Netz verkehren sollen, benötigen vor der Abfahrt einen Abfahrtsauftrag durch den Fahrdienstleiter Wissembourg.
- (4) Die Züge verkehren auf der Grenzstrecke mit einer festen Nummernfolge (gerade / ungerade je Richtung). Züge aus Winden in Richtung Wissembourg mit ungeraden Nummern, Züge aus Wissembourg nach Winden mit geraden Nummern. Der Fahrdienstleiter Wissembourg überwacht diese Nummernfolge.

2.5 Elektrischer Zugbetrieb (bleibt frei)

2.6 Änderung der ständigen Signalisierung

DB Netz und SNCF Réseau informieren sich gegenseitig über Änderungen der ständigen Signalisierung auf der Grenzstrecke.

SNCF Réseau erhält diese Informationen von:

- für die deutsche Signalisierung von DB Netz durch die La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten) die spätestens am Mittwoch 3 Wochen vor Inkrafttreten vorliegen muss. Diese ist ggf. unter Beigabe eines Signallageplans zu übersenden an:

SNCF Réseau
Infrapôle Rhéan
48, rue du chemin Haut
67200 Strasbourg

DB Netz erhält diese Informationen durch die SNCF Réseau:

- für die französische Signalisierung durch eine ARTIC (Avis de Restriction Temporaire de l'Infrastructure pour les Conducteurs)¹ die spätestens am Dienstag drei Wochen vor Inkrafttreten vorliegen muss. Diese ist ggf. unter Beigabe eines Signallageplans zu übersenden an:

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Pfalz
Lachener Str. 112
D-67433 Neustadt / Weinstrasse.
Mail: Regionalnetze.Suedwest.RP@deutschebahn.com

Änderungen der Signalisierung werden den EVU bekannt gegeben durch:

- für den französischen Teil der Grenzstrecke durch SNCF réseau mittels ARTIC („Avis de Restriction Temporaire de l'Infrastructure pour les Conducteurs“)
- für den deutschen Teil der Grenzstrecke durch DB Netz mittels La („Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten“).

2.7 Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten

2.7.1 Langsamfahrstellen

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

(1) Geplante Langsamfahrstellen

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

DB Netz an SNCF Mobilités – DSEM

Spätestens am Mittwoch 3 Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

SNCF Mobilités – DSEM an DB Netz

Spätestens am Dienstag 3 Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

Die Übermittlung dieser Angaben kann per Mail, Fax oder Post erfolgen. Eine Empfangsbestätigung ist dabei immer erforderlich. In besonders dringenden Fällen ist die Übermittlung per Fax anzuwenden mit Empfangsbestätigung.

11611611613_____

Die EVU werden durch die La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten) über die geplanten Langsamfahrstellen auf der Grenzstrecke Wissembourg – Winden sowie den Einfahrgleisen des Bf Winden auf deutschem Gebiet für beide Fahrtrichtungen unterrichtet.

(2) Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

- a) Langsamfahrstellen, die unvorhergesehen eingerichtet werden müssen, sind
- auf deutschem Gebiet: von den technischen Stellen DB Netz der zuständigen Abteilung und dem Fdl Winden umgehend mitzuteilen; der Fdl Winden verständigt den Fdl Wissembourg und die BZ Karlsruhe
 - auf französischem Gebiet: von den technischen Stellen der SNCF RÉSEAU (EIC AL ET INFRAPÔLE RHÉNAN) dem Fdl Wissembourg umgehend mitzuteilen; der Fdl Wissembourg verständigt den Fdl Winden und den COGC AL.
- b) Bei Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist analog zu verfahren.
- c) Bei diesen Geschwindigkeitsbeschränkungen, über die die EVU noch nicht durch die La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten) unterrichtet sind, müssen folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet

Fdl Winden und Wissembourg verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl Nr. 12 (siehe Anlage 6.1). Der Fdl Winden teilt dem Fdl Wissembourg den Grund mit. Die Fahrdienstleiter beider Seiten teilen sich diese zeitliche Geschwindigkeitsbeschränkung per festen Wortlaut gegenseitig mit.

„Befehl n°12 erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ... mit ... km/h „Grund Nr. (« Remettez l'ordre écrit n° 12 pour la limitation de vitesse de ... km/h entre km ... et km... »).

Diese Regelung gilt bis zur Inkraftsetzung der jew. La durch Signalisierung und Ablauf der 48 h Frist.

Sind die Befehle nicht mehr erforderlich, verständigt der Fdl Winden den Fdl Wissembourg mit folgendem Wortlaut:

*„Befehl Nr. 12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ...“
Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n° 12 pour la limitation de vitesse entre km et km ... »*

Langsamfahrstelle befindet sich auf französischem Gebiet

Fdl Winden und Wissembourg verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl Nr. 12, bis das weiße Blitzlicht aufgestellt ist. Fester Wortlaut wie vor. Der Grund für den Befehl 12 wird zwischen beiden Fdl festgelegt, anhand der Sachverhaltsmeldung der Technik.

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

*„Befehl Nr. 12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ...“
Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n° 12 pour la limitation de vitesse entre km et km ... »*

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

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

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

2.7.2 Andere vorübergehende Besonderheiten

Die unter 2.7.1 genannten Maßnahmen sind auch bei anderen vorübergehenden Änderungen anzuwenden (z.B. vorübergehende Signalisierungen, Bahnübergänge).

2.8 Änderung von technischen Einrichtungen

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

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Pfalz
Lachener Str. 112
D- 67433 Neustadt / Weinstraße.

SNCF Réseau
Infrapôle Rhénan
48 chemin haut
BP 29
F-67200 STRASBOURG

3. Trassenmanagement

3.1 Kapazitätseinschränkungen

Wenn Trassen auf der Grenzbetriebsstrecke geändert werden oder ausfallen, stimmen sich COGC AL und die Betriebszentrale ab, um festzulegen welche geänderten Zugläufe festzulegen sind.

Die Fahrdienstleiter informieren sich gegenseitig bei Bekanntwerden von Änderungen und stimmen geänderte Zugläufe und Trassen miteinander ab.

3.2 Änderung und Streichung von Trassen

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

Wenn Trassen aus betrieblichen Gründen oder zum Zweck von Arbeiten an der Infrastruktur auf der Grenzstrecke geändert oder gestrichen werden sollen, stimmen sich DB Netz RB Südwest Arbeitsgebiet (Ag) Gelegenheitsfahrplan bzw. die Betriebszentrale und COGC AL ab um mit dem oder den betroffenen EVU eine Lösung zu finden, die die Durchführung der Zugfahrten unter den bestmöglichen Umständen erlaubt.

Wenn geplante Trassen nicht in Anspruch genommen werden sollen, informieren die Fahrdienstleiter jeweils COGC AL bzw. die Betriebszentrale.

Die COGC AL und die Betriebszentrale informieren sich zu ausgefallenen Zügen so früh wie möglich.

Der COGC AL unterrichtet den Fdl Wissembourg über die Änderung oder Streichung von Trassen.

DB Netz RB Südwest Ag Gelegenheitsfahrplan bzw. die Betriebszentrale unterrichtet den Fdl Winden über die Änderung oder Streichung von Trassen der Züge auf der Grenzstrecke,

Die Fdl Winden und Wissembourg informieren sich gegenseitig so früh wie möglich über die Änderung oder Streichung von Trassen. Diese Meldung hat als fester Wortlaut zu erfolgen, da der Fdl Wissembourg dies in Form einer *dépêche* schriftlich nachweisen muss. Wortlaut:

“Zug (Nummer) ... fällt aus”

(« Train n° ... supprimé »)

3.3 Aktualisierung und Austausch von technischen Dokumenten

Beide Infrastrukturbetreiber erstellen, jeweils für ihren Bereich, die erforderlichen Unterlagen bis zur in Abschnitt 2.1 bezeichneten Staatsgrenze.

DB Netz Regionalbereich Südwest ist für die Erarbeitung der Fahrplanunterlagen für die Grenzstrecke zuständig.

Die EIC Alsace sendet zu diesem Zweck die dafür notwendigen Unterlagen (RT = Renseignements Techniques) insbesondere bei Änderungen der zulässigen Geschwindigkeiten auf dem französischen Abschnitt der Grenzstrecke an folgende Adresse:

DB Netz AG

Regionalbereich Südwest
Regionalnetz-Anlagenmanagement
Schwarzwaldstraße 82
D-76137 Karlsruhe

SNCF Réseau

EIC Alsace
22, place de la gare
F-67000 STRASBOURG

So lange eine geänderte Geschwindigkeit noch nicht im VzG enthalten ist, müssen die Tf wie bei einer vorübergehenden Langsamfahrstelle verständigt werden (siehe Abschnitt 2.7).

Bleibt frei! Réservé

4. Regelungen für die Züge

4.1 Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen, Traktion

Die deutschen Regelungen bezüglich der Zugbildung und Zuglänge sind auf der Grenzstrecke bis zum Bahnhof Wissembourg einschließlich anzuwenden.

Die deutschen Regelungen bezüglich Bremsen sind auf der Grenzstrecke bis zum Bahnhof Wissembourg einschließlich anzuwenden.

Sind bei Reisezügen in Ausnahmefällen nicht alle Achsen gebremst die erforderlichen Mindestbremsleistung nicht erreicht, ist die Weisung der BZ Karlsruhe einzuholen.

Züge in Mehrfachtraktion, Lokzüge und Triebzüge sind zugelassen. Nachschieben ist nicht gestattet, ausgenommen im Störfall.

Züge mit Doppelstockwagen (DOSTO, -D) sind zugelassen.

4.2 Schlusssignale an Zügen

Zwischen Wissembourg und Winden (und Gegenrichtung) gelten als Tag- und Nachtzeichen folgende Zugschlusssignale:

- zwei rote Lichter
- oder
- zwei Schlusslaternen

In Ausnahmefällen (z. B. beschädigte Halterung für das Zugschlussignal) können bei Tag an Stelle von zwei roten Lichtern zwei rückstrahlende Tafeln (Signal Zg 2 der DB AG) verwendet werden. Die rückstrahlenden Tafeln dürfen jedoch nur bis Wissembourg verwendet werden.

Verantwortlich für die Zugschlusssignale ist das jeweilige EVU.

5. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

5.1 Schriftliche Befehle

Für Züge, welche die Grenzbetriebsstrecke befahren, werden schriftliche Befehle von den Fdl Wissembourg und Winden mit zweisprachigen Vordrucken erteilt:

- zweisprachiges Muster Befehl siehe Anlage 3

5.1.1 Übermittlungscode für Befehle nach Anlage 3

Der Fahrdienstleiter Winden, der den Inhalt eines Befehls bestimmt, muss jeden Befehl mit einem Übermittlungscode seiner Betriebsstelle kennzeichnen. Der Übermittlungscode setzt sich zusammen aus der im Betriebsstellenbuch genannten Abkürzung und einer laufenden dreistelligen Nummer (z.B. RWND-023). Wenn der Fahrdienstleiter Wissembourg Befehle im Auftrag des Fahrdienstleiters Winden in eigener Zuständigkeit für mehrere Züge ausfertigt oder wenn er Befehle mit gleichen Inhalt an mehrere Züge übermittelt bleibt der Übermittlungscode gleich. Er muss dem Triebfahrzeugführer den Übermittlungscode im Befehl mitteilen.

Der Fdl Wissembourg erhält den Übermittlungscode für auszustellende Befehle beim Fdl Winden, aus dessen Nummernfolge. Auch auf der Grenzbetriebsstrecke darf kein Befehl ohne Übermittlungscode ausgegeben werden.

5.2 Gefährliche Ereignisse

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

(2) Die drohende Gefahr ist sofort dem Fdl Winden oder Wissembourg zu melden.

Die Meldung ist einzuleiten mit den Worten:

„Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!“

Danger ! Arrêt des circulations

(3) Die Fdl Winden und Wissembourg müssen jeweils unverzüglich einen Nothaltauftrag über Zugfunk geben. Unerheblich ob sich der Zug auf deutschen oder französischen Gebiet befindet.

Der Nothaltauftrag wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Winden und Wissembourg sofort anhalten!

Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Winden und Wissembourg sofort anhalten! Hier Fahrdienstleiter Wissembourg / Winden“.

« *Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Winden et Wissembourg.*

Je répète: Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Winden et Wissembourg. Ici AC de Wissembourg / Winden»

Bei Ausfall des Funkes versuchen die Fdl, die Züge mit anderen Mitteln anzuhalten.

(3) Der Fdl Winden verständigt die Notfalleitstelle in Karlsruhe

Der Fdl Wissembourg verständigt das COGC AL.

(4) Die Fdl Winden und Wissembourg vereinbaren die erforderlichen Maßnahmen, sowie den erforderlichen Befehl, auch für Situationen, die nicht in dieser Regelung ausgeführt sind (der deutsche Fdl gibt dabei die Art des Befehls vor) und verständigen ihre vorgesetzten Organisationseinheiten entsprechend den Vorschriften des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.

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

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

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

5.3 Hilfeleistung

5.3.1 Grundsatz

1. Hilfe wird vom Tf über Fernsprecher, Zugfunk, durch Boten oder andere geeignete Mittel angefordert. Der Tf darf nun ohne die Zustimmung des Fdl Winden oder Wissembourg nicht mehr weiterfahren.
2. Die Fdl vereinbaren nach Eingang der Anforderung einer Hilfeleistung eine Gleissperrung gem. Abschnitt 5.10, die erst nach Beendigung der Hilfeleistung mit Zustimmung des Notfallmanagers der DB aufgehoben werden darf.
3. Die Fdl und der Tf informieren sich gegenseitig und stimmen die erforderlichen Maßnahmen zur Hilfeleistung mit der BZ Karlsruhe ab, unabhängig davon, ob die Hilfe in Deutschland oder in Frankreich benötigt wird.
4. Die Hilfeleistung wird je nach Erfordernis erbracht von:
 - dem Zug, der die Grenzstrecke in der gleichen Fahrtrichtung als nächstes befährt,
 - einem Hilfs-Tfz oder
 - einem Hilfszug.

Solche Fahrten werden mit dem Begriff „Sperrfahrt“ bezeichnet.

5.3.2 Verkehren einer Sperrfahrt

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

„Sperrfahrt (Nummer) wird vom rückgelegenen Bahnhof ... abgelassen“

Die Sperrfahrt erhält Befehle 2, 8 und 12 Grund Nr. 2.

Vervollständigen Sie den Befehl durch folgenden Eintrag unter Punkt 14:

**„Fahren Sie bis km... zum havarierten Zug.
Holen Sie vor des Rückfahrt / Weiterfahrt die Zustimmung beim Fdl ein“.**

Die Sperrfahrt erhält einen zweisprachigen Befehl 12 zum Fahren auf Sicht und 14 gemäß nachfolgenden Punkten 1. oder 2.

5.3.2.1 Rückkehr einer Sperrfahrt

1. Rückkehr der Sperrfahrt mit dem liegengebliebenen Zug in den rückgelegenen Bahnhof

Der Fdl muss für alle technisch gesicherten Bahnübergänge dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 übermitteln. Die Zustimmung zum Zurücksetzen wird vom Fdl des rückgelegenen Bahnhofs durch zweisprachigen Befehl 14 erteilt mit folgendem Wortlaut:

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

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

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

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

2. Schieben des liegengebliebenen Zuges

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erteilt zweisprachigen Befehl 14 mit folgendem Wortlaut:

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

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

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

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

5.3.2.2 Zuführen der Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof

Der Fdl des vorausgelegenen Bahnhofs erteilt der Sperrfahrt einen zweisprachigen Befehl (ggf. 8) 12 zum Fahren auf Sicht und 14 mit folgendem Wortlaut:

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

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

„Sperrfahrt (Nummer) wird vom Bahnhof ... abgelassen“

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

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

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

5.4 Zurückgelassener Zugteil auf der Strecke

Muss ein Zugteil auf freier Strecke zurückgelassen werden, darf nach der Ankunft des ersten Zugteils nicht zurückgemeldet oder zurückgeblockt werden. Der Nachbarfahrdienstleiter ist zu verständigen. Die Rückblockung / Rückmeldung darf erst erfolgen, wenn alle Zugteile die Strecke geräumt haben.

5.5 Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft

Soll ein Zug zurücksetzen, ist die Zustimmung des Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erforderlich. Der Fdl muss für alle technisch gesicherten Bahnübergänge dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 übermitteln.

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

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

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

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

„Zug Nummer. ... vollständig nach ... zurückgekehrt.“

5.6 Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz

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

5.7 Fahrdienstliche Meldungen

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

Die Fdl melden sich mit:

„Fahrdienstleiter Winden (Name)“

„Fahrdienstleiter Wissembourg (Name)“

Die weiteren Regelungen zu Meldungen richten sich nach Punkt 1.3, dieser Unterlage.

5.8 Durchführung der Zugmeldungen

5.8.1 Grundsatz

Die Zugmeldungen werden zwischen dem Fdl Wissembourg und dem Fdl Winden gegeben.

5.8.2 Anbieten und Annehmen

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

Ein Zug darf angeboten und angenommen werden:

- bis zu 5 Minuten vor der voraussichtlichen Abfahrtszeit
- nach Eingang der Rückblockung bzw. Rückmeldung des letzten vorausgefahrenen Zuges,
- nach Ankunft und Rückblockung bzw. Rückmeldung des letzten aus der Gegenrichtung angekommenen Zuges.

Jeder Zugmeldung geht eine Meldung der Fdl voraus, mit den Worten: „Fahrdienstleiter ... (Name der Betriebsstelle)“

Jede Zugmeldung ist mit dem Wortlaut: „Zugmeldung“ einzuleiten

Angeboten wird der Zug mit dem Wortlaut: „Wird Zug (Nummer) angenommen?“

Angenommen wird der Zug mit dem Wortlaut: „Zug (Nummer) ja“

Nur die Annahme des Zuges ist zu wiederholen.

5.8.3 Ablehnen

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

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

Züge mit außergewöhnlichen Transporten sind gemäß den Regelungen in Kapitel 7 anzubieten und anzunehmen.

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

„Zug (Nummer) ab (Minute)“

Die Abmeldung ist zu wiederholen.

5.8.4 Abweichende Abfahrtszeit

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

„Berichtigte Zugmeldung, Zug ... (Nummer) in ... (Name der Zugmeldestelle) ab ... (Minute der Ab- oder Durchfahrtszeit)“ zu wiederholen.

Die Abmeldung ist zu wiederholen.

5.8.5 Zurücknahme

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

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

Die Zurücknahme der Abmeldung ist zu wiederholen.

5.9 Abweichen vom Fahrplan

Die Reihenfolge der Züge kann ggf. geändert werden, wenn dies zwischen den Fdl Winden und Wissembourg vereinbart wird. Die beteiligten Mitarbeiter und die BZ Karlsruhe sind zu verständigen; die neue Reihenfolge ist in den Zugmeldebüchern zu vermerken

Züge beider Richtungen – ausgenommen Reisezüge, deren Abfahrtszeiten veröffentlicht sind – dürfen vor Plan abgelassen werden.

Voraussetzung ist die Zustimmung und die Vereinbarung zwischen den Fdl in Winden und Wissembourg.

5.9.1 Melden der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrtszeit

Alle Zugverspätungen von 5 Minuten und mehr müssen in folgender Form gemeldet werden:

„Zug (Nummer) verkehrt mit ca. ... Minuten Verspätung ab ...“

5.10 Gleissperrungen auf der Grenzstrecke

5.10.1 Grundsätze

Bei einer Gleissperrung Winden-Wissembourg, ist durch den Fdl Wissembourg eine Hilfssperre auf dem Blocksignal S11 anzubringen.

1. Es wird zwischen geplanten und unvorhergesehenen Gleissperrungen unterschieden.

Ein Gleis wird planmäßig gesperrt

- zur Ausführung von Arbeiten (siehe Kapitel 9)
- zum Einlassen von Sperrfahrten
- zum Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke
- zur Sicherung von Personen vor Fahrten
- wenn mehrere Fahrten gleichzeitig stattfinden sollen.

Unvorhergesehene Gleissperrungen werden durchgeführt im Falle eines Hindernisses, bei Hilfeleistung für einen liegengebliebenen Zug (siehe Abschnitt 5.3), wenn das Rangieren über die Einfahrweiche bzw. Signal Ra 10 erforderlich wird, oder bei anderen Ereignissen, die eine Unterbrechung des Zugverkehrs zur Folge haben,

2. Zuständiger Fdl für Gleissperrungen

Zuständig für das Sperren des Gleises ist derjenige Fdl, der als erster von dem Anlass erfährt bzw. bei dem die Notwendigkeit für die Gleissperrung auftritt. Beim Vorliegen mehrerer Sperrgründe wird nur eine Sperrung ausgesprochen.

3. Sperrabschnitt:

Das Gleis zwischen Winden und Wissembourg ist auf dem gesamten Streckenabschnitt zwischen Einfahrsignal K km 31,836 (DB) des Bahnhofs Winden und Semaphore S 11 km 60,010 (SNCF) des Bahnhofs Wissembourg gleichzeitig zu sperren.

4. Sicherungsmaßnahmen

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

5.10.2 Umsetzung der Gleissperrung

Der Abschnitt kann erst gesperrt werden, wenn die beiden Fdl festgestellt haben, dass der zuletzt

gefahrenen Zug den Abschnitt vollständig geräumt hat.

Für die Vereinbarung einer Gleissperrung ist folgender Wortlaut anzuwenden:

„Kann das Gleis zwischen Wissembourg und Winden gesperrt werden?“

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

„Ja, mit Sperrung des Gleises zwischen Wissembourg und Winden einverstanden.“

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

„Gleis von Wissembourg nach Winden gesperrt.“

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

Die Fdl weisen die Sperrung im Zugmeldebuch nach.

5.10.3 *Aufhebung der Gleissperrung*

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

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

„Sperrung des Gleises zwischen Wissembourg und Winden kann aufgehoben werden“

Die Gleissperrung wird aufgehoben mit den Worten:

„Sperrung des Gleises zwischen Wissembourg und Winden aufgehoben.“

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

6. Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke

6.1 Ausfall der Verständigung zwischen den Fdl

Im Falle einer Störung der Streckenfernsprechleitung dürfen die Meldungen über die GSM-R oder öffentliche Telekommunikationsleitungen ausgetauscht werden (vgl. Abschnitt 2.3).

Ist keine Verständigung möglich, jedoch das wirksame ordnungsgemäße Arbeiten des Streckenblocks zuverlässig gewährleistet, sind **Zugfahrten** zugelassen; Sperrfahrten sind nicht zugelassen.

Für die Dauer der Störung erhalten die Züge beider Richtungen einen schriftlichen Befehl Nr. 12 mit der Weisung zum „Fahren auf Sicht“.

Die Verständigung gilt als ausgefallen, wenn keine Verständigung über Fernsprecher, GSM-R oder öffentliche Telekommunikationsleitungen mehr möglich ist **und** zusätzlich der Streckenblock **nicht** ordnungsgemäß wirkt, d. h. Räumungsprüfungen durch Rückmelden bestätigt werden müssen. In diesem Fall dürfen bis zur Wiederherstellung einer Fernsprechverbindung **keine** Zugfahrten oder Sperrfahrten durchgeführt werden. Rangierfahrten über die Rangierhalttafel hinaus sind ebenfalls verboten.

6.2 Störung der Sicherungstechnik auf der Grenzstrecke

Mögliche Störungen:

- 6.2.1 : Störungen und Arbeiten am Streckenblock sowie Unregelmäßigkeiten, die das Rückmelden erfordern
- 6.2.2 : Störungen an Bahnübergängen der DB
- 6.2.3 : Störungen am Bahnübergang PN 40 der SNCF
- 6.2.4 : Haltstellung eines Einfahrsignals ist nicht möglich
- 6.2.5 : Störungen an den Signalen « carrés » der SNCF
- 6.2.6 : Störung des Zugfunks „GSM-R“
- 6.2.7 : Störung an der DAAT
- 6.2.8 : Störung an Weichen

6.2.1 Störungen und Arbeiten am Streckenblock sowie Unregelmäßigkeiten, die das Rückmelden erfordern

Gründe für das Rückmelden sind:

- an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal am Anfang eines Zugfolgeabschnittes soll, vorbeigefahren werden
- an einem Halt zeigenden Hauptsignal am Anfang eines Zugfolgeabschnittes ist unzulässig vorbeigefahren worden,
- der Streckenblock wirkt nicht ordnungsgemäß, weil
 - nicht vor- oder zurückgeblockt werden kann oder die Bedienung nicht angezeigt wird,
 - der Streckenblock nur mit Hilfseinrichtungen bedient werden kann,
 - Streckenblockeinrichtungen vorzeitig frei werden,
- die mit gelbem Quadrat gekennzeichneten Verschlüsse fehlen oder gelöst sind, es sei denn, die signaltechnische Fachkraft hat die Verschlüsse gelöst,
- wenn die signaltechnische Fachkraft der DB AG oder SNCF (z. B. bei Arbeiten) das Rückmelden vorgeschrieben hat.
- nach Rückkehr eines Zuges in den Abgangsbahnhof (z.B. liegengebliebener Zug)

Der Fdl Wissembourg stimmt mit dem Fdl Winden ab, ob die Techniker für die Entstörung des Blocks erforderlich sind. Hintergrund: Für Arbeiten am Block in Wissembourg, müssen immer die Techniker der SNCF und der DB gerufen werden. Sind aus Sicht des Fdl Wissembourg Techniker erforderlich, so werden gleichzeitig die Techniker der DB (LST und TK nötig) durch den Fdl Winden mit verständigt.

6.2.1.1 Einführen des Rückmeldens:

1. Rückmelden:

In den Fällen nach (6.2.1) ist durch den Fdl, bei dem die Störung aufgetreten ist, das Rückmelden mit folgendem Wortlaut einzuführen:

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

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

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

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

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

Zusätzlich ist im Anschluss zur Rückmeldung der Streckenblock zu bedienen, soweit dies möglich und nicht ausdrücklich verboten ist; für die Sicherheit des Zugverkehrs ist dabei nur die Rückmeldung maßgeblich.

Die Bedienung der Signale erfolgt nach den Regeln der jeweiligen Bahn. Sind schriftliche Befehle erforderlich, siehe Abschnitt 5.1.

2. Vorzeitiges Freiwerden des Streckenblocks:

Werden die Streckenblockeinrichtungen vorzeitig frei, dürfen die Ausfahrtsignale nicht bedient werden. Der Fahrdienstleiter vergewissert sich beim Nachbarfahrdienstleiter, dass der letzte Zug angekommen ist. Ist dies nicht der Fall, sind die Maßnahmen bei gestörtem Streckenblock zu ergreifen.

Zur Info, in der Anlage 4 sind Regeln für den französischen Fdl dazu hinterlegt.

6.2.1.2 Aufheben des Rückmeldens:

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

Das Rückmelden darf aufgehoben werden, wenn der Anlass dazu beseitigt ist und je ein Zug in beiden Fahrtrichtungen die Strecke mit ordnungsgemäßer Signal- und Blockbedienung durchfahren hat.

Vor dem Aufheben des Rückmeldens müssen im Übrigen die Regelwerke der jeweiligen Bahn beachtet werden.

Das Rückmelden wird mit folgendem Wortlaut aufgehoben:

„Rückmelden aufgehoben ab Uhr.“

Das Einführen und Aufheben des Rückmeldens ist in den fahrdienstlichen Unterlagen und nach den Regeln der jeweiligen Bahn einzutragen.

6.2.2 Störungen an Bahnübergängen der DB

Durch den Triebfahrzeugführer überwachte Bahnübergansanlagen (Lo bzw. ÜS):

Das einwandfreie Arbeiten der Anlagen an den BÜ 1109, 1111, 1115, 1117, 1118 1120 und 1123 wird durch ein im Bremswegabstand vor dem BÜ aufgestelltes Überwachungssignal angezeigt.

Ist die Anlage gestört (Signal BÜ 0), ist der BÜ vor dem Befahren nach den Bestimmungen der DB AG durch das Zugpersonal zu sichern.

Bei den BÜ 1109 und 1111, 1115, 1117, 1118, 1120 und 1123 erfolgt die Einschaltung durch langsames Heranfahren auf die Einschalterschleife „Automatik HET / HET Automatique“ vor dem BÜ.



Sind Befehle erforderlich, so ist dies zwischen den Fahrdienstleitern Winden und Wissembourg wie folgt zu vereinbaren:

Fdl Winden:

„BÜ (Nr.) in Kilometer (km) ist gestört. Ab Uhrzeit ist für BÜ in Kilometer ... (km) für alle Züge Befehl Nr.... (8 oder 14) erforderlich!“

Ab diesem Zeitpunkt bis zur Beseitigung der Störung lautet die Abmeldung aller Züge:

„Zug (Nummer) mit Befehl ... (8 oder 14) ab (Uhrzeit)“.

Sind keine Befehle mehr erforderlich, hebt der Fdl Winden die Befehlsübermittlung mit folgendem Wortlaut auf:

Fdl Winden:

„Ab (Uhrzeit) sind Befehle ... (8 oder 14) für BÜ ... (Nr) in Kilometer (km) nicht mehr erforderlich.“

Alle Meldungen sind gemäß den Bestimmungen der jeweiligen Bahn nachzuweisen.

6.2.3 Störungen des BÜ 40 (SNCF)

Unterscheidung der Störungen.

- a. Die Schrankenbäume schließen nicht
- b. Schrankenbaum gebrochen.
- c. Die Schrankenbäume öffnen nicht.
- d. Schrankenbaum gebrochen, alle Lichtzeichen funktionieren nach Feststellung.

Betriebliche Maßnahmen bei Störungen am BÜ 40.

Der Fahrdienstleiter der Grenzbetriebsstrecke, dem eine Störung am BÜ 40 bekannt wird, meldet diese dem Nachbarfahrdienstleiter der Grenzbetriebsstrecke umgehend.

„Bahnübergang n° 40 gestört“.

Nach dem bekannt werden einer Störung am BÜ 40, kann ein Zug auf der Grenzbetriebsstrecke nur verkehren, wenn der Fahrdienstleiter Wissembourg eine der anschließenden Störungsarten festgestellt und die dazu gehörige Maßnahme eingeleitet hat.

Störungsarten und jeweils zu ergreifende Maßnahmen, welche nur durch den Fahrdienstleiter Wissembourg getroffen werden:

Störungsarten	zu ergreifende Maßnahmen
a. Die Schrankenbäume schließen nicht	Auf der Grenzbetriebsstrecke kann kein Zug verkehren, ein schon verkehrender Zug darf den BÜ 40 nicht befahren
b. Schrankenbaum gebrochen.	Auf der Grenzbetriebsstrecke kann kein Zug verkehren. Ein schon verkehrender Zug darf den BÜ 40 nicht befahren und ist per Signal oder Notruf zu stellen. Anschließend muss der TF das Funktionieren der Straßensignale feststellen. (Siehe Prozedere *)
c. Die Schrankenbäume öffnen nicht.	Vor Befahren des BÜ 40 erhalten alle Züge einen Befehl Nr. 12 Grund 10 (20 km/h) in Verbindung mit Befehl Nr. 12.2
d. Schrankenbaum gebrochen, alle Lichtzeichen funktionieren nach Feststellung *).	Vor Befahren des BÜ 40 erhalten alle Züge einen Befehl Nr. 12 Grund 10 (20 km/h) in Verbindung mit Befehl Nr. 12.2

***) Prozedere zu Störungsart b) Feststellung ob alle Lichtzeichen funktionieren:**

Der Fahrdienstleiter Wissembourg beauftragt den Triebfahrzeugführer mittels Befehl Nr 14:

„Sie müssen sich vergewissern, dass alle Straßensignale funktionieren.
Vor Weiterfahrt müssen Sie eine Zustimmung des Fdl Wissembourg einholen.“

Anschließende Maßnahmen:

- Wenn ein oder mehrere Straßensignale nicht funktionieren, darf kein Zug den BÜ 40 befahren.
- Wenn alle Straßensignale funktionieren, sind die Maßnahmen gemäß Punkt d) zu ergreifen.

Sicherung des BÜ 40 mittels Bahnübergangsposten

Der BÜ kann gemäß den Maßnahmen c oder d befahren werden.

Die technische Sicherung des BÜ 40 funktioniert wieder.

Der Fahrdienstleiter Wissembourg informiert den Fahrdienstleiter Winden über das Ende der Störung:

„BÜ 40 in Ordnung“

Musterbefehle zu den BÜ-Störungen finden Sie in den Anlagen 6.3 bis 6.4.

6.2.4 Haltstellung eines Einfahrsignals /« carrés » nicht möglich (C4, C12 und K)

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

Es ist Rückmelden nach Abschnitt 6.2.1.1 einzuführen.

Die Fahrdienstleiter beantragen die Befehlsübermittlung untereinander mit dem Wortlaut:

„Ab Zug (Nummer) ... übergeben Sie dem Triebfahrzeugführer den Befehl 14: „Halten sie vor dem Einfahrsignal ... des Bahnhofes ... und melden sie sich beim Fahrdienstleiter“.

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

„Schriftlicher Befehl (Inhalt) nicht mehr erforderlich!“

6.2.5 Störungen an den Signalen der SNCF (C1, C4, C12, S11)

Störungen an den Signalen «carrés» C1, C4 oder C12:

Im Fall einer Störung an den Signalen C1, C4 oder C12, sind nach Feststellung der Ursachen und der betrieblichen Bedingungen folgende Befehle durch den Fdl Wissembourg erforderlich:

- Befehl n°2 et 2.1 für das C1,
- Befehl n°2 et 2.1 für das C4,
- Befehl n°2 et 2.1 für das C12.

Die Züge, welche die Grenzbetriebsstrecke nicht befahren (km 60.026) erhalten bulletin CBA für die Vorbeifahrt an C1 bis C4.

Störungen des Signals sémaphore S11 :

Im Fall einer Störung am Signal Sémaphore 11 der SNCF, ist durch Fdl Wissembourg folgender Befehl erforderlich : Befehl 2

6.2.6 Störung des Zugfunks „GSM-R“

Störungen oder Ausfall des GSM-R-Zugfunks:

Bei Störungen oder Ausfall des GSM-R-Zugfunks sind ersatzweise andere Kommunikationsmittel als Rückfallebene zu nutzen. (vgl. Abschnitt 2.3)

So kann z. B. der Triebfahrzeug bei Ausfall des Zugfunk-Fahrzeuggerätes ein ihm zur Verfügung gestelltes GSM-R-Mobiltelefon, z. B. GPH, oder öffentliches Mobiltelefon nutzen, um eine Verbindung zu einem ortsfesten Teilnehmer herzustellen.

Ortsfeste Teilnehmer sind vom Gesprächspartner darauf hinzuweisen, dass zur Kommunikation nicht das GSM-R-Netz genutzt wird.

Bei der Übermittlung von Aufträgen, z. B. Befehlen und Meldungen, muss jedoch sichergestellt sein, dass die Teilnehmer selektiv sowie störungs- und zweifelsfrei miteinander sprechen können.

Grundsätzlich dienen die ersatzweise verwendeten anderen Kommunikationsmittel nicht als GSM-R-Zugfunk-Ersatz, da sie nicht über alle Zugfunk-Funktionalitäten verfügen z. B. Notruf.

Störungsmeldung:

Der Fdl Wissembourg meldet alle Störungen an den GSM-R-Geräten unverzüglich an den Fdl Winden, dieser gibt die Störung an die für die Entstörungsveranlassung zuständige Stelle (EVZS).

Mobile Teilnehmer melden Funknetzstörungen an den Fahrdienstleiter und Störungen an mobilen Endgeräten an den Fahrdienstleiter und an ihre Einsatzstelle.

Falls das Endgerät gestört ist, meldet der Fdl Wissembourg die Störung an die SNCF (Tel 9113) (Telekomabteilung).

6.2.7 Störung der DAAT

Im Fall einer Störung der DAAT (französische PZB), sind die Personenzüge nicht von den Regeln der DC 11493 betroffen. Für alle anderen Verkehre muss Befehl 14 mit nachfolgendem Wortlaut übermittelt werden:

« DAAT ist gestört. Sie müssen vor dem Ausfahrtsignal halten und die DAAT ausschalten und können sich anschliessend aus der Überwachung befreien. »

- Bei Zügen von Winden, die in Wissembourg enden und nicht weiterfahren Richtung Haguenau, bestätigt der Zugführer die Vollständigkeit des Zuges an den Fahrdienstleiter Wissembourg (Zugschlussmeldung gemäß DB Netz AG Ril 408.0342 Abschnitt 7 Absatz 1b).

6.2.8 Störung an Weichen

Im Fall einer Weichenstörung, die durch Handverschlüsse gesichert ist, muss ein Befehl 12 Grund 36 mit 5 km/h vor Befahren der Weiche übermittelt werden.

7. Außergewöhnliche Transporte (aT)

7.1 Grundsätze

- (1) Die Strecke Winden – Wissembourg ist für Züge mit außergewöhnlichen Transporten grundsätzlich nicht vorgesehen.
- (2) Kann wegen nicht vorhersehbaren betrieblichen Gründen ein anderer Grenzübergang nicht benutzt werden, werden im Ausnahmefall außergewöhnliche Transporte mit allen erforderlichen Maßnahmen zwischen der COGC AL und dem Regionalbereich Südwest (RB Südwest) vereinbart und eingelegt.
- (3) Folgende Maßnahmen sind für einen außergewöhnlichen Transport notwendig:
Das EVU, benötigt folgende Dokumente:

- ein „Avis de Transport Exceptionnel“ (ATE), herausgegeben vom Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) von SNCF, das die Bedingungen für das Verkehren auf dem französischen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält.

- eine Bza, herausgegeben vom „Team außergewöhnliche Transporte“ (TaT) der DB Netz RB Südwest, die die Bedingungen für das Verkehren auf dem deutschen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält.

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

Die Bef-Ano/Fplo der DB Netz enthält:

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

Die Einstellungsgenehmigung der SNCF wird gegeben:

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

7.2 Zweisprachiger Vordruck

Das COGC AL und die zuständige Fahrplanabteilung der DB Netz RB Südwest (Fpl) bieten sich außergewöhnliche Transporte gegenseitig an. Zu diesem Zweck sendet je nach Fahrtrichtung COGC AL oder Fpl an die andere Abteilung einen speziellen zweisprachigen Vordruck. Siehe Anlage 5

Dieser zweisprachige Vordruck enthält:

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

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

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

7.3 Einstellungsgenehmigung für außergewöhnliche Transporte

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

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

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

7.4 Anbieten und Annehmen von außergewöhnlichen Transporten

Bevor ein Fdl einen Zug mit einem/mehreren außergewöhnlichen Transport/en in Richtung Nachbarland abfahren lässt, ist der Zug unter Nennung der Zugnummer, der ATE- und Bza-Nummer(n) und des Zusatzes „mit Einschränkung“ oder „ohne Einschränkung“ gemäß der Regelungen in Abschnitt 5.8. anzubieten. Dabei ist folgender besonderer Wortlaut zu verwenden:

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

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

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

„Zug (Nummer) mit außergewöhnlichem Transport/außergewöhnlichen Transporten, j“

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

„Nein warten“.

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

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

8. Rangieren

8.1 Grundsatz

1. In den Bahnhöfen Winden und Wissembourg wird nach den jeweiligen nationalen Regeln rangiert. Ohne Zustimmung des jeweils benachbarten Fdl darf rangiert werden:
 - a) Im Bahnhof Wissembourg bis zum Signal S 11 in km 60,010 (SNCF)
 - b) im Bahnhof Winden bis zum Signal Ra 10 in km 31,535 (DB).
2. Die Triebfahrzeuge fahren in den Bahnhöfen Wissembourg und Winden ohne Lotsen nach den betrieblichen Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.

8.2 Rangieren auf der Grenzstrecke zwischen Ra 10 (DB) und S 11 (SNCF)

1. Muss auf das Streckengleis über Ra 10 (Bf Winden) bzw. Signal S 11 (Bf Wissembourg) hinaus rangiert werden, so ist das Streckengleis vorher zu sperren (siehe auch Abschnitt 5.10).
2. Bei gestörten Sicherungseinrichtungen oder wenn die Verständigung zwischen den Fdl Winden und Wissembourg ausgefallen ist, ist das Rangieren zwischen den Signalen Ra 10 (DB) und S 11 (SNCF) verboten.

9. Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen und Arbeiten an diesen Anlagen

9.1 Grundsätze

(1) Jeder Infrastrukturbetreiber sorgt für die Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen, die seinen jeweiligen technischen Spezifikationen entsprechen, unabhängig davon, ob sich diese auf deutschem oder französischem Gebiet befinden. Ausgenommen hiervon sind die Einrichtungen des Streckenblocks und die Telekommunikationsanlagen auf französischer Seite; siehe hierzu Absätze 6 - 8.

(2) Planbare Arbeiten an Einrichtungen auf dem anderen Staatsgebiet (außer den regelmäßigen Unterhaltungsarbeiten) müssen zwischen den betroffenen technischen Fachdiensten der beiden Infrastrukturbetreiber vereinbart werden: RN Pfalz Neustadt und Infrapôle Rhénan. Der Infrastrukturbetreiber, auf dessen Gebiet sich die Einrichtung befindet, stellt dem Infrastrukturbetreiber, der die Arbeiten durchführt, bei Bedarf eine technische Fachkraft zur Verfügung.

Arbeiten an grenzüberschreitenden Anlagen werden immer gemeinsam durch Techniker der DB und der SNCF vorgenommen.

Die zuständigen technischen Fachdienste geben, soweit erforderlich, ein gemeinsames zweisprachiges Dokument heraus, in dem die bei der Durchführung der Arbeiten zu beachtenden Bedingungen beschrieben sind.

Für ständig wiederkehrende Wartungsarbeiten, für die die anzuwendenden Regelungen den technischen Fachdiensten der beiden Infrastrukturbetreiber bekannt sind, sind die Vereinbarung und ein solches Dokument nicht erforderlich.

(3) Für alle planbaren Arbeiten, die Auswirkungen auf den Zugverkehr haben oder für die eine Gleissperrung erforderlich ist, müssen die schriftlichen Anweisungen spätestens 4 Wochen vor Beginn der Arbeiten zwischen dem RB Südwest der DB Netz, Koordination Betrieb/Bau Karlsruhe und dem SNCF gegenseitig abgestimmt werden.

Adressen DB Netz:

✉ michael.m.ziegler@deutschebahn.com

☎ +49 721 938 7872

und

✉ florian.kimpel@deutschebahn.com

☎ +49 6321 851 303

Sie legen hierbei den Inhalt der Arbeiten, die Auswirkungen auf den Betriebsablauf, den Ausführungszeitraum und die zu treffenden Maßnahmen fest.

(4) Geplante Arbeiten sind von der begleitenden technischen Fachkraft des örtlich zuständigen Infrastrukturbetreibers mit dem Fdl, auf dessen Gebiet die Arbeiten durchgeführt werden sollen, zu vereinbaren.

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

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

(5) Ein Gleis, in dessen Gefahrenbereich gearbeitet wird (Arbeitsgleis), ist zu sperren.

(6) Störungen an Einrichtungen des Streckenblocks im Bereich RFN werden immer gemeinsam durch die signaltechnischen Fachkräfte der SNCF und der signaltechnischen Fachkraft der DB AG beseitigt. Dazu ist immer zur technischen Fachkraft der SNCF zusätzlich die signaltechnische Fachkraft der DB AG über den Fdl Winden zu rufen.

Der Fdl Wissembourg informiert bei Arbeiten am Streckenblock auf dem Gebiet der SNCf den Fdl Winden. Der Fdl Winden fordert die LST der DB über die üblichen Meldeprozesse an.

Der Fdl Wissembourg gibt dabei die vsl. Ankunftszeit des Technikers der SNCF an, damit eine Synchronisation der Arbeiten möglich wird. Der Fdl Winden gibt diese Uhrzeit an den Techniker der DB weiter. Bei Differenzen in der vsl. Ankunftszeit der Techniker von größer 60 Minuten, erfolgt durch die jew. Fdl eine erneute Mitteilung an die jeweiligen Techniker.

- (7) Außer bei höherer Gewalt sollen Störungen am Streckenblock auf französischer oder deutscher Seite innerhalb von 24 Stunden beseitigt werden.
- (8) Störungen an Telekommunikationsanlagen im Bereich RFN werden von den technischen Fachkräften der SNCF beseitigt. Liegt die Ursache im Bereich der DB AG, z.B. am Streckenkabel, ist auf Verlangen der technischen Fachkraft der SNCF die fernmeldetechnische Fachkraft der DB AG über den Fdl Winden zusätzlich zu rufen.

Zusammenarbeit zwischen der DB Netz AG, I.NP-SW-D-KAR (IL) und der SNCF in Bezug die Inspektion und Wartung der deutschen Signaltechnik im Bereich der Grenzstrecke und des Bahnhofs Wissembourg

1. Die Technik deutschen Ursprungs auf dem Gebiet der SNCF ist nicht in die Prozesse und Verfahren der DB Netz integriert. Beispielsweise können keine Technischen Mitteilungen, Sonderinspektionen, Rückfragen und Erhebungen, usw. auf die Komponenten angewendet werden, da es keine Möglichkeit gibt, ein nicht-DB-Netz-Unternehmen darin einzubinden. Nach bilateraler Festlegung zwischen den entsprechenden Fachvertretern der SNCF und der DB Netz AG (am 22.06.2016 in Haguenau) ist vereinbart, dass die Betreuung der Komponenten nur durch die DB Netz AG im vollen Umfang sichergestellt werden kann.

2. Umsetzung:

Zur Gewährleistung der Funktionstüchtigkeit und dem dauerhaften Erhalt der Funktionalität sowie der Gewährleistung der Einbindung in die sicherheitsrelevanten Prozesse, welche in der DB Netz AG dafür etabliert sind, werden die Komponenten in die Erfassungssysteme der DB Netz AG I.NP-SW-D-KAR (IL) integriert. Die DB Netz AG I.NP-SW-D-KAR (IL) versichert, dass diese Komponenten gleich den Komponenten behandelt wird, wie die, welche auf deutschem Gebiet vorhanden sind.

3. Durchführung von Inspektion, Wartung und Instandsetzung

Im Falle von Inspektionen, Wartungen und Instandsetzungen wird die DB Netz AG I.NP-SW-D-KAR (IL), vertreten durch die LST Neustadt/Landau sich bei den Kollegen der SCNF Haguenau melden. Es findet daraufhin eine Termin- und Personaleinsatzabstimmung statt. Am Tag des Einsatzes in Wissembourg vor Ort melden sich die Mitarbeiter der SNCF und der DB Netz AG beim Fahrdienstleiter (FDL) Wissembourg, da dieser zweisprachig besetzt ist. Somit ist sichergestellt, dass sicherheitsrelevante Gespräche mit dem FDL verständlich geführt werden können und alle nationalen Anforderungen an sicherheitsrelevante Themen umgesetzt werden, da jede Seite ihre Vorschriften kennt und anwenden kann. Der FDL Wissembourg ist für die Vertreter beider Bahnkonzerne der vermittelnde Ansprechpartner vor Ort.

4. Messgeräte und Messmittel, sowie Ersatzteile

Alle notwendigen Messgeräte, Messmittel und Ersatzteile sind durch die DB Netz AG zu stellen, da nur diese Zugriff auf aktuelle und regelmäßig überprüfte Teile und Messmittel hat. Sollten größere Investitionen notwendig werden, welche über die Umfänge von Inspektionen und Wartungen hinaus gehen, wird dies in gesonderten Absprachen zwischen der SNCF und der DB Netz AG individuell geregelt werden. Die DB Netz AG hat die Pflicht, alle Ergebnisse aus Inspektion, Wartung und Entstörung der SCNF zeitnah nach der Feststellung vor Ort anzuzeigen, damit die SCNF jederzeit in Aussagefähig zur Anlagenverfügbarkeit und Anlagensicherheit ist.

9.2 Zuständigkeitsbereiche der technischen Fachdienste beider Infrastrukturbetreiber

9.2.1 Signaleinrichtungen

Die DB Netz AG unterhält folgende Einrichtungen:

- das Luftkabel von Bf Winden bis km 60,042 (SNCF) / 44,602 (DB) für den Streckenblock und die Telekommunikation
- die PZB Magnete im Bahnhof Wissembourg. Diese sind im Eigentum der DB AG.
- den Streckenblock zwischen Wissembourg und Winden

Die SNCF- Infrapôle Rhéna unterhält folgende Einrichtungen:

- Einfahrsignal „C 12“ km 60,041 (SNCF) / 44,603 (DB)
- Knallkapsel des Signals C 12
- Einfahrvorsignal A 12 km 60,450 (SNCF) / 44,194 (DB)
- Balisen für den Systemwechsel PZB - KVB:
 - Balise Integra Sud km 59,739 (SNCF)
 - Balise Integra Nord km 57,170 (SNCF)
- Balise KVB km 59,900 (SNCF)
- Anrückmelder km 61,950 (SNCF) / 42,694 (DB)
- Einschaltkontakt des PN 40 km 60,155 (SNCF) / 44,489 (DB)
- Centre STM A 12 km 60,450 (SNCF) / 44,194 (DB)
- die zugehörigen Schränke, Kabel und Versorgungseinrichtungen

Gemeinsame Einrichtungen DB Netz AG und SNCF:

Schaltheis zwischen km 60,0 (SNCF) und 60,042 (SNCF); es stellt die Instandhaltungsgrenze zwischen DB AG und SNCF dar und ist mit einer doppelten Hängeschlossvorrichtung SNCF - DB an beiden Schranktüren ausgestattet. Die gemeinsamen Schalteinrichtungen der Signalanlagen der SNCF und der DB sind durch grüne Farbe besonders gekennzeichnet.

9.2.2 Fernmeldeeinrichtungen

DB AG:

Die DB AG unterhält keine weiteren Einrichtungen.

SNCF:

Die SNCF unterhält den Fernsprecher am Einfahrsignal C 12 in km 60,041 (SNCF) / 44,603 (DB) und das zugehörige Kabel.

Die SNCF unterhält das GSM-R Endgerät (die SIM Karte gehört der DB Netz AG) - siehe *Übergangsvereinbarung vom 15.12.2011 (Präambel)*

9.3 Sperrfahrten bei Arbeiten

- (1) Sobald das Gleis gesperrt ist, dürfen in diesem Gleis Fahrten nach den Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers durchgeführt werden.
- (2) Wenn Fahrten im gemäß Abschnitt 5.8 gesperrten Gleis verkehren sollen, ist das Ablassen der Fahrten wischen den Fdl zu vereinbaren und die Rückkehr mit dem folgenden Wortlaut mitzuteilen:
„Sperrfahrt (Nummer) ist vollständig im Bahnhof (Name) angekommen“

Die Fahrten sind in den jeweiligen Unterlagen nachzuweisen.

9.4 Benachrichtigung von Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen außer am BÜ PN 40

Wird einem der beiden Fdl gemeldet, dass

a) BÜ, deren technische Sicherung ganz oder teilweise ausgefallen ist durch Bahnübergangsposten gesichert werden
oder

b) Arbeitsstellen über den Zugverkehr zu benachrichtigen sind,

sind diese Stellen durch den Fdl Winden (ggf. nach Aufforderung durch den Fdl Wissembourg) über den Zugverkehr zu benachrichtigen.

Der Fdl Winden teilt dem Bahnübergangsposten und der Arbeitsstelle die Rufzeichen mit und unterrichtet sie über bereits unterwegs befindliche Züge sowie Besonderheiten des Zugverkehrs.

Die Arbeitsstelle unterrichtet den Fdl Winden über Beginn und voraussichtliches Ende der Arbeiten sowie über Lage der Arbeitsstelle.

Die Angaben sind in den fahrdienstlichen Unterlagen gemäß den Vorgaben des jeweiligen Netzes nachzuweisen.

Die Meldung des Bahnübergangspostens, dass die technische Sicherung des BÜ wieder ordnungsgemäß arbeitet, ist ebenfalls gemäß den Vorgaben des jeweiligen Netzes nachzuweisen.

Bei der Ankündigung der Züge melden sich Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen auf der Streckenfernsprechverbindung. Der Fdl Winden überwacht diese Meldung und weist sie im Zugmeldebuch nach.

Meldet sich der Bahnübergangsposten nicht oder ist die Verständigung gestört, erhält der Zug Befehl Nr. 8 mit der Weisung, den BÜ örtlich zu sichern. Musterbefehl siehe Anlagen 6.2!

Meldet sich die Arbeitsstelle nicht oder ist die Verständigung gestört, sind die Züge durch Befehl Nr. 12 zu beauftragen, im Bereich der Arbeitsstelle **auf Sicht** zu fahren. Musterbefehl siehe Anlagen 6.1!

Für die Züge der Richtung Wissembourg - Winden fordert der Fdl Winden den Fdl Wissembourg zur Übermittlung der erforderlichen Befehle auf.

Für das Anbringen von Merkhinweisen und Sperrungen gelten die Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.

9.5 Arbeiten an Bahnübergängen der DB

Werden Arbeiten an Bahnübergängen (Inspektionen) durchgeführt, für die Fachkraft LST im Arbeits- und Störungsbuch den Eintrag

„Befahren des BÜ nur mit Zustimmung LST“

macht, sind folgende Maßnahmen erforderlich:

Analog zum Einsatz eines BÜP ist der Fdl Winden der zuständige Fdl für die Verständigung der Fachkraft LST über Fahrten aus **beiden** Richtungen. Ebenso holt er deren Zustimmung für das Befahren des oder der betroffenen BÜ für **beide** Fahrtrichtungen ein.

Die Züge der Fahrtrichtung Wissembourg - Winden sind durch den Fdl Wissembourg so früh als möglich anzubieten (mindestens 5 Minuten vor der Abfahrt), damit der Fdl Winden die Zustimmung der Fachkraft LST einholen kann. Solange die Zustimmung der Fachkraft LST nicht vorliegt, muss der Fdl Winden die Annahme einer Fahrt gegenüber dem Fdl Wissembourg verweigern (siehe Abschnitt 5.8 (2)); er darf den Zug erst annehmen, wenn ihm die Zustimmung der Fachkraft LST vorliegt.

Erst wenn die Zustimmung der Fachkraft LST vorliegt, darf das Erlaubnisfeld des Streckenblocks nach Wissembourg abgegeben werden.

Meldet sich die Arbeitsstelle nicht oder ist die Verständigung gestört, erhält der Zug Befehl Nr. 8 mit der Weisung, den BÜ örtlich zu sichern. Der Bahnübergang gilt als nicht gesichert.

1. Généralités

1.1 Documents abrogés. Date d'application de la consigne commune

La présente consigne commune remplace la version n°4 du 08-10-2015, applicable le 13-12-2015 (EIC AL DC 00370). Elle entre en vigueur le 11.06.2017.

1.2 Objet et principes généraux

La présente consigne définit les conditions spécifiques d'exploitation de la section frontière entre la gare de Wissembourg et la gare de Winden. Les principales caractéristiques de la ligne sont reprises :

- pour la DB : VzG-Streckenummer 3433, La Strecke 248 a/b La-Bereich Mitte,
- pour la SNCF : RT1022A ligne 146000.

Celle-ci complète toutes les dispositions, concernant l'exploitation, applicables sur les parties allemandes et françaises de la section frontière entre Wissembourg et Winden.

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

Le schéma de ligne de la section frontière Wissembourg - Winden figure à l'annexe 1 de la présente consigne.

1.3 Langue à employer et communication de sécurité

Toutes les communications concernant la circulation des trains entre l'Agent Circulation (AC) de Wissembourg et l'AC de Winden se font en langue allemande.

L'AC de Wissembourg doit être bilingue.

Les communications entre le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations Alsace (COGC AL) et la Betriebszentrale (BZ) de Karlsruhe sont faites en langue française ou allemande.

DB Netz et SNCF, doivent s'assurer qu'ils ont en permanence dans leur centre opérationnel respectif au moins une personne qualifiée bilingue.

La connaissance de la langue étrangère, pour les agents des postes concernés, doit être intégrée dans les plans de veille des dirigeants correspondants et vérifiée, lors de la première prise de poste, par le Pôle Sécurité de l'EIC Alsace (AL).

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

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

Exemple :

« Zug (Nummer) ... fällt aus »
(« Train n° ... supprimé »)

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

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

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

En cas de difficultés, liées à la maîtrise de la langue allemande, il y a lieu de le signaler au Pôle Sécurité de l'EIC AL.

1.4 Modifications aux textes réglementaires

La présente consigne commune est établie d'entente entre DB Netz et SNCF Réseau.

Toute modification doit faire l'objet d'un accord écrit entre les deux réseaux et être portée dans les cartouches correspondants.

Toute autre modification de dispositions réglementaires, ayant une influence sur l'exploitation de la section-frontière, est à communiquer, par écrit, à :

- **DB Netz AG**
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Pfalz
Lachener Str. 112
D- 67433 Neustadt / Weinstrasse
- **SNCF Réseau**
Etablissement Infrastructure Circulation Alsace,
Pôle Sécurité
22, place de la gare
F-67000 Strasbourg

SNCF Réseau et DB Netz s'entendent pour organiser la formation, jugée nécessaire, de leurs agents.

Toute modification ayant une influence sur la circulation des trains empruntant la section frontière, doit faire l'objet d'une information aux entreprises ferroviaires (EF) circulant sur la section frontière.

1.5 Contacts et rencontres bilatéraux

SNCF Réseau (EIC AL et Infrapôle Rhéna) et la Regionalnetz Pfalz de Neustadt / Weinstrasse établissent pour chaque domaine de compétence la liste de l'ensemble des contacts utiles. Cette liste est communiquée et mise à jour lors des rencontres annuelles entre les réseaux.

Au niveau établissement, doit avoir lieu annuellement entre SNCF Réseau (EIC AL et Infrapôle Rhéna), et la Regionalnetz Pfalz de Neustadt / Weinstrasse, une rencontre afin d'examiner les éventuels problèmes liés aux dispositions de la présente consigne. A cette occasion la liste prévue ci-dessus est vérifiée et, au besoin, mise à jour.

Au niveau local, doit avoir lieu annuellement entre SNCF Réseau (EIC AL) et le dirigeant responsable de l'exploitation du secteur de la gare de Winden:

- Une rencontre pour effectuer un contrôle commun dans les postes d'aiguillage de la section frontière et traiter des thèmes relatifs à l'exploitation de la section frontière.
- Un exercice pratique (dérangements, secours, etc.).

Ces échanges font l'objet d'un compte rendu visé par les dirigeants des deux réseaux.

2. Exploitation de la section frontière Wissembourg - Winden

2.1 Délimitation de la section frontière - Régime d'exploitation

La frontière étatique se situe au :

- km 60,026 dans le référentiel SNCF (kilométrage croissant depuis Wissembourg),
- km 44,616 dans le référentiel DB Netz (kilométrage croissant depuis Winden).

La section frontière est délimitée par :

- le signal P au km 31,175 (DB) de la gare de Winden
- le signal C1 au km 57,206 (SNCF) de la gare de Wissembourg.

La section frontière Wissembourg - Winden est une ligne à une seule voie exploitée selon les règles décrites dans la présente consigne.

Le service de la circulation, dans les gares de Wissembourg et de Winden est assuré par des AC. Pour l'exploitation de la section frontière, les deux AC doivent être présents simultanément, hormis dans certains cas prévus dans cette consigne.

La section frontière est une ligne à période de fermeture.

Important :

Lors de la rédaction des ordres du Befehl, pour éviter toute confusion, les AC doivent compléter l'indication kilométrique par la mention (SNCF) ou (DB) selon que le km se situe sur le réseau SNCF ou DB, sous la forme :

- C12 km 60,041 (SNCF),
- C12 km 44,603 (DB).

2.2 Commutation des systèmes de sécurité

Entre Winden et Wissembourg les trains sont équipés du système allemand PZB (Punktförmige Zugbeeinflussung).

2.3 Installations de télécommunication

La section frontière comporte les installations de télécommunication suivantes :

- un circuit téléphonique de cantonnement entre l'AC de Wissembourg et l'AC de Winden,
- une ligne téléphonique BASA raccordée au central automatique de Winden,
- une liaison téléphonique entre le signal d'entrée K et l'AC de Winden,
- une liaison téléphonique entre le signal d'entrée C12 et l'AC de Wissembourg,
- une liaison téléphonique entre le PN 40 et l'AC de Wissembourg, avec renvoi à l'AC de Haguenau ou de Vendenheim,
- un « circuit travaux » entre l'AC de Wissembourg et le point frontière au km 60,026.
- une liaison radio sol train GSM-R (D)
 - AC Winden : 76 62 09 02
 - AC Wissembourg : 76 01 64 02
- du réseau public :
 - AC Winden : 0049 151 274 025 86,
 - AC Wissembourg : 00 33 (0)3 88 54 84 63.

2.4 Sécurité des circulations sur la section frontière

1. La sécurité des circulations sur la section frontière est assurée par :

- les installations de block (type C allemand),
- le signal S11 - équipé d'un point d'information DAAT.
- l'avertissement A12, le carré C12, le TIV30 et le carré C4 - équipés d'un point d'information PZB,
- les signaux principaux et signaux à distance installés sur le territoire allemand - équipés d'un point d'information PZB.

2. Passages à Niveau (PN)

Entre les gares de Winden et Wissembourg, se trouvent les PN suivants :

Dénomination des PN	Km	Type de PN	Départ par		Désignation de la route ou du chemin
			DB 21	HET	
1109 Schaidt I	36,258	BÜP 93 LzH/ÜS		X	K15/ Vollmersweilerer Straße
1111 Schaidt II	37,152	BÜP 93 LzH/Üs		X	L 546/Hauptstraße
1115	38,736	BÜP 93 LzH/ÜS		X	Steinfeld Wengelspfad
1117	39,468	BÜP 93 LzH/ÜS		X	Steinfeld Waldstraße
1118	39,823	BÜP 93 LzH/ÜS		X	Steinfeld L 545/Bahnhofstraße
1120	41,152	BÜP 93 LzH/ÜS		X	Bahnhofstraße Kapsweyer
1123 Schweighofen	43,060	BÜP 93 LzH/ÜS		X	Schweighofen Speckstraße
PN 40 (SNCF)	59,553	SAL 2			Kreisstr. D3 / Départementale 3

Lz = signal lumineux,

H = demi-barrière,

ÜS = surveillé par les conducteurs (nouvelle génération).

BUP = technologie du PN.

HET = fermeture du PN par zone courte

DB 21 = fermeture du PN par clé de secours DB 21

Les PN 1109, 1111, 115, 1117, 1118, 1120 et 1123 sont équipés de feux routiers clignotants automatiques. Ils sont également équipés de ½ barrières sauf le PN 1111.

En amont de chaque PN - PN 40 excepté - un contact magnétique déclenche les feux routiers clignotants. Le fonctionnement normal de cette installation est indiqué au conducteur par un signal de protection.

Lorsqu'un PN - PN 40 excepté - est en dérangement, la sécurité du PN est assurée, avant son franchissement, par le personnel de conduite ou par le personnel d'accompagnement des trains selon les prescriptions de la DB AG.

Lors de la remise d'un Befehl concernant un PN- PN 40 excepté -, ce dernier doit être identifié par son kilomètre et non sa dénomination.

3. Les circulations à destination du réseau DB doivent, avant de se mettre en marche, recevoir une autorisation de départ délivrée par l'AC de Wissembourg.

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

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

L'attention des opérateurs est attirée sur le fait que la numérotation des circulations sur la ligne ne correspond pas avec la numérotation des installations de sécurité.

4. Particularité :

L'EF, en provenance du réseau DB et n'ayant pas de continuation pour la direction de Haguenau, donne l'assurance que le train est arrivé complet, en gare de Wissembourg, à l'AC de Wissembourg.

2.5 Installations de traction électrique

Réservé.

2.6 Modification de la signalisation permanente

Les modifications de la signalisation permanente de la section frontière sont portées à la connaissance des EF par :

- DB Netz au moyen du La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten)
- SNCF Réseau au moyen de ARTIC (Avis de Restriction Temporaire de l'Infrastructure pour les Conducteurs)

Les modifications doivent être transmises à DB Netz, au plus tard le mardi de S-3 à :

DB Netz

Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Pfalz
Lachener Str. 112
D- 67433 Neustadt/Weinstrasse
Mail: Regionalnetze.Suedwest.RP@deutschebahn.com

Les modifications doivent être transmises à SNCF Réseau, au plus tard le mercredi de S-3 à :

SNCF Réseau

Infrapôle Rhénan
48 chemin haut
F-67200 STRASBOURG

2.7 Installations de limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires

2.7.1 Limitations temporaires de vitesse

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

1) LTV prévues :

Les LTV installées - y compris les voies réception de la gare de Winden - sont à signaler, dans le sens :

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

Ces informations peuvent être transmises par courrier, fax ou courriel.

Le destinataire doit accuser réception.

Les EF sont informées d'une LTV prévue sur la section frontière Wissembourg - Winden (reseau DB), y compris sur les voies de réception de la gare de Winden, par « La » (Zusammenstellung der vorübergehenden **L**angsamfahrstellen und anderen Besonderheiten) et ceci pour les deux sens de circulation.

2) Les LTV inopinées :

a. Les LTV installées inopinément sont à signaler :

- sur le territoire allemand, par les services techniques concernés de DB Netz, immédiatement à l'AC de Winden. Ce dernier les répercute à l'AC de Wissembourg et à la BZ KARLSRUHE,
- sur le territoire français, par les services techniques concernés de SNCF Réseau, immédiatement à l'AC de Wissembourg. Ce dernier les répercute à l'AC de Winden et au COGC AL.

Pour la levée de la limitation, il y a lieu de procéder de même.

b. Procédures à suivre lorsque la LTV se situe sur le territoire allemand

Les AC s'avisent mutuellement de cette limitation temporaire de vitesse, (ordre 12 motif donné par l'AC de Winden), par dépêche prise en attachement dans le carnet d'enregistrement des dépêches sous la forme :

„ Befehl n°12 erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ... mit ... km/h Grund...„

(« Remettez l'ordre écrit n°12 pour la limitation de vitesse de ... km/h entre km ... et km...motif . »).

Cette disposition est applicable jusqu'à la mise à jour du « La » sur le réseau allemand. Celui-ci entrant en vigueur que 48h après l'évènement.

Lorsque la remise des ordres n'est plus nécessaire, l'AC de Winden transmet à l'AC de la gare encadrante la dépêche suivante :

„ Befehl n°12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ... „

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

Procédures à suivre lorsque la LTV se situe sur le territoire français

Les AC s'avisent mutuellement de cette limitation temporaire de vitesse, (ordre 12 motif donné par l'AC de Winden selon les indications de l'Infrapôle), par dépêche prise en attachement dans le carnet d'enregistrement des dépêches sous la forme :

„ Befehl n°12 erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ... mit ... km/h Grund ...„

(« Remettez l'ordre écrit n°12 pour la limitation de vitesse de ... km/h entre km ...et km.. motif .. »).

Cette disposition est applicable jusqu'à la mise en place d'un feu blanc à éclat sur le réseau français.

c. Repérage des zones de limitation de vitesse

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

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

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

2.7.2 Autres modifications temporaires

Les mesures du point 2.7.1 ci-dessus sont également à appliquer en cas de modifications temporaires de la signalisation.

2.8 Modifications des installations

Toute modification des installations de la section frontière Wissembourg - Winden, effectuée par les deux gestionnaires d'infrastructure et ayant des répercussions pour les agents, doit être communiquée par écrit, aux GI voisins, aux adresses ci-dessous :

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz Pfalz
Lachener Str. 112
D- 67433 Neustadt / Weinstraße.

SNCF Réseau
Infrapôle Rhénan
48 chemin haut
F-67200 STRASBOURG

3. Gestion de la capacité opérationnelle

3.1 Restriction de capacité

Lorsque des sillons doivent être modifiés ou supprimés sur la section frontière pour des raisons liées à l'exploitation, le COGC AL et la BZ Karlsruhe se concertent pour définir avec la ou les EF concernées la solution permettant l'acheminement des trains.

L'AC de Wissembourg et l'AC de Winden s'informent mutuellement et dès que possible des modifications ou suppressions de sillons.

3.2 Non utilisation d'un sillon

En cas de non utilisation d'un sillon sur la section frontière, les EF doivent aviser le COGC AL et la BZ Karlsruhe.

La BZ Karlsruhe et le COGC AL se communiquent les trains supprimés le plus tôt possible.

Le COGC AL avise l'AC de Wissembourg; le BZ Karlsruhe avise l'AC de Winden.

L'AC de Wissembourg et l'AC de Winden s'informent mutuellement et dès que possible de la suppression des trains par dépêche prise en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches sous la forme :

“Zug (Nummer) ... fällt aus”
(« Train n° ... supprimé »)

3.3 Consistance et échange de documents techniques

SNCF Réseau est chargé d'élaborer les RT sur la section frontière.

À cette fin, DB Netz RB Südwest (voir coordonnées ci-dessous) communique par écrit au correspondant de SNCF Réseau, toutes les informations nécessaires et en particulier les changements du registre des vitesses autorisées (VzG) sur la partie allemande de la section frontière.

Tant que cette modification de vitesse n'est pas inscrite aux RT, les conducteurs doivent être avisés par la mise en place d'une limitation de vitesse temporaire.

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Regionalnetz-Anlagenmanagement
Schwarzwaldstraße 82
D-76137 Karlsruhe

SNCF Réseau
EIC Alsace
22, place de la gare
F-67000 STRASBOURG

4. Prescriptions relatives aux trains

4.1 Prescriptions concernant la longueur, le freinage et la traction des trains

Les prescriptions du réseau allemand concernant la composition, la longueur et le freinage sont à appliquer sur la section frontière jusqu'à la gare de Wissembourg comprise.

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

Toutefois, les trains de voyageurs en provenance ou à destination de l'Allemagne peuvent circuler jusqu'à la gare de Wissembourg en appliquant les règles allemandes concernant la composition et le freinage.

Lorsqu'exceptionnellement tous les essieux d'un train de voyageurs ne sont pas freinés ou le pourcentage de freinage nécessaire n'est pas réalisé pour un train de marchandises, la BZ Karlsruhe doit en être informée.

4.2 Signalisation d'arrière des trains

Entre Wissembourg et Winden, de jour comme de nuit, la signalisation d'arrière suivante est requise :

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

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

En cas de non conformité, l'AC ne rend pas voie libre et s'assure auprès du conducteur que le train est arrivé complet.

Le rétablissement de la signalisation d'arrière est à la charge de l'EF.

Exceptionnellement et uniquement de jour, il peut être fait usage de 2 plaques réflectorisées (signalisation propre à la DB) en remplacement de la signalisation d'arrière reprises ci-dessus.

Ces plaques réflectorisées ne peuvent être utilisées que jusqu'en gare de Wissembourg.

5. Circulation des trains

5.1 Befehl

Le Befehl, dont un modèle figure en annexe 3 - comporte *plusieurs ordres numérotés de 1 à 14* - et s'adresse aux circulations empruntant la section frontière entre les gares de Wissembourg et Winden. Il intègre également les ordres de franchissement des signaux.

La transmission des ordres d'un Befehl peut se faire soit :

- par GSM-R (case Zf à cocher),
- par remise en main propre au conducteur.

Dans ce dernier cas il y a lieu d'établir une copie de l'ordre. L'ordre et sa copie sont signés par l'AC et le conducteur.

Un seul Befehl est utilisé pour donner l'ensemble des ordres.

Pour compléter un Befehl, il y a lieu de :

- renseigner l'en-tête (n° du train et lieu),
- transmettre les ordres en respectant la numérotation (transmettre l'ordre n° 12 avant l'ordre 14),
- faire collationner la totalité des ordres transmis par le Befehl,
- transmettre le numéro de transmission DB - voir ci-dessous.

5.1.1 Code de transmission pour le Befehl

L'AC de Winden, garant du contenu d'un ordre, doit identifier chaque ordre émis dans son secteur de circulation par un code de transmission.

Ce code de transmission est composé d'une codification fixe - *le code alphanumérique de localisation* - suivi d'un nombre à trois chiffres aléatoires (ex. : *RWRT02 - 023*).

Si le contenu d'un même ordre doit être transmis à plusieurs circulations, le code de transmission reste inchangé.

En l'absence de code transmis par l'AC de Winden, le Befehl ne peut être délivré par l'AC de Wissembourg.

5.2 Incidents - Situation de danger

Les situations d'incident, en rapport avec l'exploitation, sont reprises dans le Befehl figurant en annexe 3. Il y a lieu d'adapter les différents ordres de ce Befehl à la situation. L'AC de Wissembourg peut solliciter l'AC de Winden à cet effet.

1. En cas de connaissance d'un danger, il convient d'arrêter immédiatement les circulations en cours, sauf si la situation était aggravée par cet arrêt.
2. Tout danger doit être signalé immédiatement aux AC de Wissembourg et de Winden.

L'alerte est donnée sous la forme suivante :

“Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!”

(« Danger ! Arrêtez et retenez les circulations »)

3. Les AC de Winden et Wissembourg doivent immédiatement transmettre l'ordre d'arrêt des trains par radio (GSM-R (D)) que la circulation se trouve sur le territoire français ou allemand.

Le message d'urgence à transmettre est le suivant :

“Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Winden und Wissembourg sofort anhalten!

Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Winden und Wissembourg sofort anhalten! Hier (Fahrdienstleiter Winden / Wissembourg).

(« Danger ! arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Winden et Wissembourg ! Je répète : Danger ! arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Winden et Wissembourg ! Ici : AC de Winden / Wissembourg »).

En cas de panne radio (GSM-R (D)) les AC doivent essayer d'arrêter les circulations par un autre moyen.

4. L'AC de Winden avise le service d'intervention à KARLSRUHE. L'AC de Wissembourg avise le CSQNE et le COGC AL.
5. Les AC de Winden et de Wissembourg s'entendent pour appliquer les mesures adéquates. Lorsque le traitement de la situation de danger n'est pas explicitement repris dans la présente consigne, les AC doivent prendre d'eux-mêmes les mesures susceptibles d'éviter les conséquences dangereuses pouvant résulter de cette situation et alerter le dirigeant d'astreinte.
6. Les AC avisent leur direction conformément aux directives de chaque gestionnaire d'infrastructure. Si nécessaire, une enquête commune devra être effectuée par les deux gestionnaires d'infrastructure.
7. En cas de déraillements, ou de situations nécessitant l'intervention des services de relevage, les moyens d'intervention utilisés sont concertés entre les représentants des deux gestionnaires d'infrastructure de façon à assurer le retour à la situation normale dans les meilleures conditions.
8. Lorsque l'intervention des moyens de secours extérieurs (pompiers, police, etc.) est nécessaire, chacun des gestionnaires d'infrastructure applique ses propres règles d'intervention. La limite d'intervention de ces services est la frontière étatique.

5.3 Secours

5.3.1 Principes

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

Les AC, dès réception de la demande de secours, effectuent **une fermeture de voie** conformément à l'article 5.10 de la présente consigne jusqu'à la fin des opérations de secours.

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

Le secours peut être porté :

- soit par le premier train utile circulant dans le même sens que le train en détresse,
- soit par un engin moteur seul,
- soit par un train de secours.

Ces circulations sont désignées ci-après par le vocable allemand « Sperrfahrt ». Par ce terme sont désignées toutes les circulations amenées à circuler sur une partie de voie ayant fait l'objet d'une fermeture de voie.

5.3.2 Envoi d'une « Sperrfahrt »

L'AC de la gare concernée annonce à l'AC de la gare encadrante l'expédition d'une « Sperrfahrt » par la dépêche suivante, prise en attachement dans le carnet de dépêches :

„ Sperrfahrt (Nummer) ... wird vom Bahnhof ... abgelassen ”

(« Expédition de la Sperrfahrt n° ... de la gare de ... »)

La « Sperrfahrt » est envoyée avec un Befehl comprenant :

- un ordre n°2 (franchissement du signal),
- un ordre n°8 (mentionnant tous les PN DB situés entre la gare en arrière ou en avant et le train en détresse),
- un ordre n°12 (limitation de vitesse en marche à vue - motif n°2),
- un ordre n°14 complété sous la forme :

„Fahren Sie bis km... zum havarierten Zug.

Holen Sie vor des Rückfahrt / Weiterfahrt die Zustimmung beim Fdl ein”.

(« Circulez jusqu'au train en détresse au km ..., obtenez de la part de l'AC, l'autorisation de vous remettre en marche »)

5.3.2.1 Secours par l'arrière

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

Le conducteur de la « Sperrfahrt » signale à l'AC qu'il est prêt à revenir à la gare en arrière.

L'AC de la gare en arrière délivre le Befehl comprenant :

- un ordre n°8 (mentionnant tous les PN DB situés entre le train en détresse et la gare en arrière),
- un ordre n°12 (limitation de vitesse en marche à vue - motif; porter la mention siehe 14 (voir 14)),
- un ordre n°14 complété sous la forme (voir annexe 6.5) :

„Fahren Sie mit dem liegegebliebenen Zug zurück bis zum Einfahrsignal ... des Bahnhofs (Name) ... und melden Sie sich anschließend beim FdI“.

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

L'AC de la gare en arrière s'assure que le train est parvenu entier dans sa gare et avise l'AC de la gare encadrante par la dépêche suivante prise en attachement dans le carnet de dépêches :

„ Sperrfahrt (Nummer) ... mit liegegebliebenem Zug (Nummer) ... ist vollständig in den Bahnhof zurückgekehrt.“

(« Sperrfahrt n° ... revenue en entier avec train en détresse n°... à ... »)

2. Pousse du train en détresse

L'AC de la gare en arrière délivre le Befehl comprenant :

- un ordre n°8 (mentionnant tous les PN DB situés entre le train en détresse et la gare en avant),
- un ordre n°12 (limitation de vitesse en marche à vue - motif; porter la mention siehe 14 (voir 14)),
- un ordre n°14 complété sous la forme :

„ Schieben Sie den liegegebliebenen Zug bis in den Bahnhof (Name) ... „

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

Dès l'arrivée de la « Sperrfahrt », avec le train en détresse, l'AC s'assure que le train est parvenu complet dans sa gare et avise, par dépêche, prise en attachement dans le carnet de dépêches, l'AC de la gare en arrière :

„ Sperrfahrt (Nummer) ... mit liegegebliebenem Zug (Nummer) ... ist vollständig im Bahnhof ... angekommen“.

(Sperrfahrt n° ..., avec train en détresse n°..., parvenu complet en gare de ...»).

5.3.2.2 *Secours par l'avant*

Le conducteur de la « Sperrfahrt » signale à l'AC qu'il est prêt à revenir à la gare en avant.

L'AC de la gare en avant délivre le Befehl comprenant :

- un ordre n°8 (mentionnant tous les PN DB situés entre le train en détresse et la gare en avant),
- un ordre n°12 (limitation de vitesse en marche à vue - motif; porter la mention siehe 14 (voir 14)),
- un ordre n°14 complété sous la forme :

„Fahren Sie mit dem liegengebliebenen Zug zurück bis zum Einfahrtsignal ... des Bahnhofs (Name) ... und melden Sie sich anschließend beim FdI“.

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

L'AC de la gare en avant avise l'AC de la gare encadrante, sous la forme :

„Sperrfahrt (Nummer) wird vom Bahnhof ... abgelassen“

(« Expédition de la Sperrfahrt n° ... de la gare de ... »)

Dès le retour de la « Sperrfahrt » avec le train en détresse, l'AC de la gare en amont s'assure que le train est parvenu complet dans sa gare et avise par dépêche l'AC de la gare aval :

„Sperrfahrt (Nummer) ... mit liegengebliebenem Zug (Nummer) ... ist vollständig im Bahnhof (Name) ... angekommen.“

(« Sperrfahrt n° ..., avec train en détresse n°..., parvenu complet en gare de ... »).

5.4 Abandon d'une partie de train en pleine voie

Si une partie de train doit être abandonnée en pleine voie, il est interdit de rendre voie libre après l'arrivée de la première partie du train.

L'AC de la gare encadrante doit être renseigné.

La voie libre ne doit être rendue que si la partie de train abandonnée a dégagé le canton.

La partie de train abandonnée est ramenée en gare selon les prescriptions de l'article 5.3 de la présente consigne.

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

L'AC de la gare en arrière doit, au préalable, aviser l'AC de la gare encadrante.

L'AC de la gare en arrière délivre le Befehl comprenant :

- un ordre n°8 (mentionnant tous les PN DB situés entre le train et la gare en arrière),
- un ordre n°14 complété sous la forme :

„Fahren Sie zurück bis Einfahrsignal ... des Bahnhofs ... und melden Sie sich anschliessend beim Fdl“.

(Revenez jusqu'au signal d'entrée ... de la gare de ... puis mettez-vous en relation avec l'AC).

L'AC de la gare en arrière s'assure que le train est parvenu entier et avise l'AC de la gare encadrante par la dépêche suivante, prise en attachement dans le carnet de dépêches :

„Liegegebliebener Zug n° ... vollständig nach ... zurückgekehrt“

« AC de ... à AC de ..., train n° ... en détresse revenu en entier à ... »

5.6 Dérangement des installations de sécurité embarquées

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

5.7 Modalités de communication entre les AC

Les dépêches sont transmises par l'intermédiaire du circuit téléphonique de cantonnement.

En cas de dérangement de cette liaison, les dépêches peuvent être transmises par toutes autres liaisons téléphoniques.

Les AC se présentent sous la forme suivante :

„Fahrdienstleiter Winden Name“

(« AC de Winden suivi du nom »)

"Fahrdienstleiter, Wissembourg Name"

(« AC de Wissembourg suivi du nom ».)

Les communications de sécurité et le collationnement s'effectuent conformément à l'article 1.3 de la présente consigne.

5.8 Annonce des trains

5.8.1 Principes

Les communications concernant la circulation des trains, sont échangées entre les AC de Winden et de Wissembourg.

Tous les trains sont soumis à une « **offre** » et à une demande « **d'acceptation** ».

Un train ne doit être expédié d'une gare que s'il a été accepté par l'autre gare.

Un train ne doit être offert et accepté, que dans les conditions suivantes :

- cinq minutes au plus tôt avant l'heure théorique de départ ou passage,
- après réception de la reddition de voie libre par le block ou, le cas échéant, par téléphone derrière le dernier train expédié,
- après reddition de voie libre par le block ou, le cas échéant par téléphone, derrière le dernier train reçu.

Les trains comportant des transports exceptionnels sont à offrir et à accepter dans les conditions prévues au chapitre 7 Transport Exceptionnel de la présente consigne.

5.8.2 Annonce d'un train avec acceptation

L'offre se fait dans les conditions suivantes :

„Hier Fdl ...“

«AC de ... »

„Hier Fdl ... Zugmeldung : wird Zug (Nummer) ... angenommen?“

«AC de ... : annonce de train : acceptez-vous train n° ...? »

L'acceptation se fait dans les conditions suivantes :

„Zug (Nummer.) ..., ja“

« Train n° ..., oui »

Après l'acceptation, tous les trains sont en principe à annoncer immédiatement sous la forme suivante :

„ Zug (Nummer) ... ab....(Minute) “

« Train n°... à ...min »

„ Ich wiederhole : Zug (Nummer) ... ab....(Minute) “

« Je répète : Train n°... à ...min »

„ Richtig “

« Correct »

5.8.3 Annonce d'un train sans acceptation :

L'offre se fait dans les conditions suivantes :

„Hier Fdl ...“

«AC de ... »

„Hier Fdl ... Zugmeldung : wird Zug (Nummer) ... angenommen?“

«AC de ... : annonce de train : acceptez-vous train n° ...? »

„Nein, warten“

« Non, attendez »

Le motif du refus de la demande d'acceptation doit être donné.

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

„Jetzt Zug (Nummer) ..., ja“

« Maintenant train n°..., oui ».

„ Zug (Nummer) ... ab....(Minute) “

« Train n°... à ...min »

„ Ich wiederhole : Zug (Nummer) ... ab....(Minute) “

« Je répète : Train n°... à ...min »

„ Richtig “

« Correct »

5.8.4 Heure réelle de départ différée

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

„Hier Fdl ...“

«AC de ... »

„Hier Fdl ... : Berichtigte Zugmeldung: Zug (Nummer) Ab ... (Minute) “

«AC de ... : correction de l'annonce : train n°... à ... min ».

„ Ich wiederhole : Zug (Nummer) ... ab....(Minute) “

« Je répète : Train n°... à ...min »

„ Richtig “

« Correct »

5.8.5 Annulation de l'annonce

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

„Hier Fdl ...“

«AC de ... »

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

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

„ Ich wiederhole: Abmeldung für Zug (Nummer) wird zurückgenommen“

« Je répète : l'annonce pour train n°... est annulée »

„ Richtig “

« Correct »

5.9 Non-respect du plan de Transport

L'ordre normal de succession des trains ne peut être modifié qu'après accord entre les AC de Winden et de Wissembourg.

Les trains ne transportant pas de voyageurs peuvent, après accord entre les AC de Winden et de Wissembourg, circuler en avance sur leurs horaires.

5.9.1 Annonce des retards de trains

Tous les retards de trains, supérieurs à 5 minutes, sont annoncés et pris en attachement dans le carnet d'enregistrement des dépêches, sous la forme suivante :

„Zug (Nummer) ... verkehrt mit circa ... Minuten Verspätung ab ...“..

(« Train n°...aura environ ... minutes de retard au départ de ... »).

5.10 Fermeture de voie sur la section frontière

5.10.1 Principes

Il ne peut être accordé qu'une seule fermeture de voie sur la section frontière. Les fermetures de voie multiples sont traitées par consigne temporaire ou appel au dirigeant d'astreinte.

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

Les fermetures de voies prévues sont appliquées pour :

- les travaux sur voies principales (voir chapitre 9 de la présente consigne),
- l'engagement d'un ou de plusieurs mouvements hors cantonnement,
- l'abandon de véhicules en pleine voie (voir article 5.4),
- la protection du personnel.

Les fermetures de voie inopinées sont appliquées en cas :

- d'obstacle (voir article 5.2),
- de secours à un train en détresse (voir article 5.3),
- de manœuvres sortant des limites d'une gare (voir article 8.2),
- de tout autre incident sur la section frontière empêchant la circulation des trains.

AC responsable de la fermeture de voie :

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

Section de voie fermée :

La fermeture de voie concerne la partie de voie comprise entre le signal d'entrée K, km 31,836 (DB), de la gare de Winden et le signal S11 au km 60,010, de la gare de Wissembourg.

Mesures de sécurité :

Pour réaliser une fermeture de voie, les AC prennent les mesures de sécurité prescrites par leurs documents respectifs.

En gare de Wissembourg, l'ensemble des dépêches relatives à une fermeture de voie sont prises en attachement sur le carnet de fermeture de voie dont un modèle figure en annexe 2.

5.10.2 Réalisation de la fermeture de voie

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

L'AC à l'origine de la fermeture de voie, sollicite verbalement la gare encadrante sous la forme :

„Kann Gleis zwischen Wissembourg und Winden gesperrt werden?“

(« La voie principale entre Wissembourg et Winden peut-elle être fermée ? »)

L'AC de la gare encadrante :

- s'assure que le dernier train ayant circulé a bien dégagé complet la voie unique,
- prend les mesures de fermeture de voie,
- donne son accord sous la forme :

"Ja, mit Sperrung des Gleises zwischen ... und ... einverstanden".

(« Oui voie principale peut être fermée entre et ... »)

A la réception de cette dépêche, l'AC concerné prend les mesures de fermeture de voie puis confirme la fermeture de voie par la dépêche :

"Gleis zwischen Wissembourg und Winden gesperrt ab ... (Uhrzeit)"

(« Voie principale entre Wissembourg et Winden. fermée à partir de ... h ... min »).

En cas de fermeture de voie inopinée, celle-ci peut être réalisée immédiatement, sans que les dépêches de demande et accord ci-dessus ne soient échangées.

Les AC prennent attachement de la fermeture de voie sur leur registre de circulation respectif sous la forme :

"Gleis zwischen ... und ... gesperrt ab ... (Uhrzeit)"

(Voie entre ... et ... fermée à ...h...min).

5.10.3 Levée de la fermeture de voie

Avant de levée une fermeture de voie : l'AC ayant demandé la fermeture de la voie devra obtenir verbalement l'accord de l'AC encadrant, sous la forme :

"Sperrung des Gleises zwischen ... und ... kann aufgehoben werden"

(« La fermeture de voie entre ... et ... peut être levée »).

Si rien ne s'y oppose, l'AC ayant demandé la fermeture de la voie lève les mesures de fermeture de voie après disparition du ou des motifs l'ayant justifiée.

Annonce de levée d'une fermeture de voie : l'AC ayant demandé la fermeture de la voie effectue l'annonce sous la forme suivante :

"Sperrung des Gleises zwischen ... und ... aufgehoben."

(« Fermeture de voie entre ... et ... levée »).

Les AC prennent en attachement la levée de la fermeture de voie sur leur registre de circulation respectif sous la forme :

"Sperrung des Gleises zwischen ... und ... aufgehoben ab .. (Uhrzeit)."

(Fermeture de la voie entre ... et ... levée à ...h ... mn).

6. Dérangement des installations techniques de la section frontière

6.1 Dérangement des moyens de communication entre les AC

En cas de dérangement du téléphone, les annonces sont réalisées par GSM-R (D) ou par le téléphone automatique (voir article 2.3 de la présente consigne).

En cas de dérangement de tous les moyens de communication, lorsque les AC ont l'assurance que les installations de cantonnement fonctionnent normalement, la circulation des trains reste autorisée, sous réserve que :

- les trains des deux sens aient reçu un ordre écrit de marche à vue Befehl - ordre n°12 (motif n°7) sur tout le canton.

En cas de dérangement simultané du block, des liaisons téléphoniques et GSM-R (D), la circulation des trains est interdite jusqu'à rétablissement du fonctionnement d'une liaison de communication (téléphone ou GSM-R D).

Sont également interdites les manœuvres au-delà des limites de la gare et les circulations hors cantonnement.

6.2 Dérangement des installations de sécurité sur la section frontière

Les différents cas de dérangements sont :

- **6.2.1** : Dérangement ou travaux sur le block nécessitant la substitution du cantonnement téléphonique au cantonnement par block,
- **6.2.2** : Dérangement des PN DB,
- **6.2.3** : Dérangement du PN 40,
- **6.2.4** : Raté de fermeture des signaux d'entrée des gares de Wissembourg et Winden,
- **6.2.5** : Dérangement des signaux de Wissembourg,
- **6.2.6** : Dérangement ou interruption de la liaison GSM-R,
- **6.2.7** : Dérangement du DAAT,
- **6.2.8** : Dérangements d'aiguilles.

6.2.1 Dérangements ou travaux sur le block nécessitant la reddition de voie libre par téléphone

Cas de dérangements nécessitant la reddition de voie libre par téléphone :

- Franchissement d'un signal de sortie en position de fermeture ou en dérangement,
- Franchissement intempestif d'un signal de sortie fermé,
- Dérangement de block pour les motifs suivants :
 - Manœuvre d'annonce ou de reddition sans effet ou absence de voyants de contrôle lors de la manœuvre du block,
 - Manœuvre réalisée au moyen des dispositifs de secours,
 - Reddition intempestive de voie libre.
- Plombs, repérés par un encadrement jaune, venant à manquer ou rompus (sauf cas d'une intervention des services autorisés),
- Reddition de voie libre téléphonique prescrite par le service technique de la DB ou par un agent SNCF Réseau (en cas de travaux par exemple),
- Retour d'un train à la gare en arrière suite à détresse.

L'AC qui constate le dérangement du block applique les prescriptions suivantes :

- avise le service de maintenance DB,
- avise le service de maintenance SNCF en cas de dérangement du block côté Wissembourg,
- prend en attachement le dérangement sur le carnet de dérangements des installations de sécurité (voir annexe 4.b).

Pendant toute la durée du dérangement, après la mise en place de la reddition voie libre par téléphone, l'utilisation du block se fait dans les conditions normales.

L'AC commande l'ouverture du sémaphore.

Si le Sémaphore ne s'ouvre pas il y a lieu de délivrer un Befehl - ordre n°2 pour en autoriser le franchissement.

Nota : en cas de mauvaise desserte des installations, uniquement pour les trains de sens Wissembourg - Winden, l'AC de Wissembourg sollicite l'AC de Winden pour déterminer s'il y a lieu d'aviser l'agent mainteneur (voir annexe 4.b).

6.2.1.1 Procédure à appliquer jusqu'à reprise du service normal du block.

1. Reddition de voie libre par téléphone

L'AC qui constate le dérangement met en place la procédure de reddition de voie libre par téléphone, sous la forme :

„Rückmelden erforderlich ab ... Uhr wegen Blockstörung“

(«Reddition de voie libre téléphonique substituée au block à partir de ... h suite à ... (motif)»).

Cet avis est pris en attachement sur le registre d'annonce des trains (voir annexe 4a).

Avant d'expédier le premier train, il y a lieu de s'assurer que le dernier train expédié est arrivé complet dans la gare encadrante.

Cette assurance est matérialisée par la prise en attachement de l'heure d'arrivée de la circulation sur le registre d'annonce des trains, dans la colonne « Avis d'arrivée » (voir annexe 4.a).

Derrière chaque circulation, la reddition de voie libre est transmise par téléphone à la gare encadrante, après avoir obtenu l'assurance que le train est arrivé complet en gare sous la forme :

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

(«Train n° ... à ... (nom de la gare d'arrivée) »).

L'heure de cet avis est prise en attachement sur le registre d'annonce des trains, dans la colonne « Avis d'arrivée ».

2. Reddition de voie libre intempestive

En cas de reddition de voie libre intempestive, le signal de sortie doit être maintenu fermé.

L'AC se renseigne auprès de l'AC de la gare voisine, afin de savoir si le dernier train expédié est bien parvenu complet dans sa gare.

Si tel n'était pas le cas, il applique les mesures prévues en cas de dérangement de block.

6.2.1.2 Reprise du service normal

Le service normal du block est repris après remise en état par l'agent mainteneur, sauf en cas de mauvaise desserte des installations (voir point 2 ci-dessus).

Avant de reprendre le service normal du block, il y a lieu de s'assurer qu'un train de chaque sens à circuler dans les conditions normales de fonctionnement des installations.

La reprise du service normal est alors donnée sous la forme :

„Rückmelden aufgehoben ab Uhr“

(« Procédure de reddition de voie libre téléphonique levée à ... heure »).

Cet avis est pris en attachement sur le registre d'annonce des trains (voir annexe 4.a).

L'AC de Wissembourg amortit les colonnes 5 et 6 du carnet de dérangement (voir annexe 4.b).

6.2.2 Dérangement des PN DB

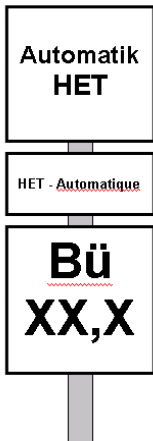
1 PN surveillés à distance :

Néant

2 PN surveillés par les conducteurs de trains (Lo bzw. ÜS) :

Le fonctionnement normal des PN 1109, 1111, 1115, 1117, 1118, 1120 et 1123 est contrôlé par un signal situé à une distance du PN correspondant à la distance de freinage.

Concernant les PN 1109, 1111, 1115, 1117, 1118, 1120 et 1123 la fermeture des barrières est assurée par le passage à vitesse réduite de la circulation sur une balise repérée par une pancarte « Automatik HET/HET Automatique » située avant le PN.



Si l'un des PN repris ci-dessus est en dérangement :

- la protection du PN doit être assurée par le personnel du train,
- l'AC de Winden prescrit, s'il y a lieu, à l'AC de Wissembourg les ordres à délivrer : ordre 8 ou 14 (annexe 6.2 pour ordre n°8).

Ordre prescrit par l'AC de Winden :

„ BÜ ... (Nr) in Kilometer ... (km) ist gestört. Ab ... Uhrzeit ist für BÜ in Kilometer ... (km) für alle Züge Befehl Nr (8 oder 14) erforderlich“

(« PN n° ... au km ... en dérangement. A partir de ... h ... min, remettez à tous les trains l'ordre écrit n°... (8 ou 14) ».)

Pendant toute la durée du dérangement et jusqu'à la fin du dérangement, l'annonce des trains est complétée comme suit :

„ Zug(Nummer) mit Befehl Nr ... (8 oder 14) ab ... (Uhrzeit)“

(« Train (numéro) avec ordre écrit n°... (8 ou 14) parti à ... h ... min. »)

Cet avis est matérialisé par la mention "Befehl Nr ... (8 ou 14)" pris en attachement en colonne observations du registre d'annonce des trains.

A la fin du dérangement, l'AC de Winden avise, par dépêche, l'AC de Wissembourg et fait cesser la remise des ordres écrits, sous la forme :

„Ab ... (Uhrzeit) sind Befehl Nr ... (8 oder 14) für BÜ ... (Nr) in Kilometer ... (km) nicht mehr erforderlich“

(« A partir de ... h ... min, cessez de remettre ordre écrit n°... (8 ou 14) pour le PN n°... au km ... »)

6.2.3 Dérangement du PN 40

Nature des dérangements :

- a. **Les barrières restent ouvertes à l'approche ou au passage d'une circulation.**
« Bahnübergang n°40 Schranke lässt sich nicht schliessen ».
- b. **Les barrières sont brisées.**
« Bahnübergang n°40 Schrankenbaum gebrochen ».
- c. **Les barrières restent fermées en dehors de toute approche d'une circulation.**
« Bahnübergang n° 40 Schranke lässt sich nicht öffnen ».
- d. **Les barrières sont brisées - tous les feux routiers fonctionnent après vérification.**
« Bahnübergang n° 40 Schrankenbaum gebrochen, alle Lichtzeichen funktionieren nach Feststellung ».

Mesures à prendre par les AC suite à un signalement de dérangement au PN 40.

L'AC qui a connaissance d'une situation anormale au PN 40 doit renseigner verbalement et sans délai l'AC du réseau voisin.

Bahnübergang n° 40 gestört.

(«PN 40 en dérangement »).

Une circulation ne peut être expédiée sur la section frontière qu'après que l'AC de Wissembourg ait déterminé la nature du dérangement - voir point 1 ci-dessus.

L'AC de Winden ne délivre aucun ordre pour autoriser le franchissement du PN 40. Les mesures de sécurité sont prises exclusivement par l'AC de Wissembourg.

Ce dernier applique les mesures suivantes :

Nature du dérangement	Mesures à prendre
a. Les barrières restent ouvertes à l'approche ou au passage d'une circulation	Aucun train ne peut circuler sur la section frontière et un train engagé doit être arrêté et retenu avant franchissement du PN 40
b. Les barrières sont brisées	Aucun train ne peut circuler sur la section frontière. Un train engagé doit être arrêté et retenu avant franchissement du PN 40. Le conducteur de ce train est utilisé pour vérifier le fonctionnement des feux routiers - voir procédure ci-dessous
c. Les barrières restent fermées en dehors de toute approche d'une circulation	Remise à tous les trains, pendant la durée du dérangement d'un Befehl comportant : - un ordre n°12 - motif n°10 avec mention de respecter la vitesse limite de 20 km/h au franchissement du PN 40 et - un ordre n°12.2 .
d. Les barrières sont brisées - tous les feux routiers fonctionnent	Remise à tous les trains, pendant la durée du dérangement d'un Befehl comportant : - un ordre n°12 - motif n°10 avec mention de respecter la vitesse limite de 20 km/h au franchissement du PN 40 et - un ordre n°12.2 .

Procédure à appliquer pour la vérification des feux routiers en cas de bris de barrières :

L'AC de Wissembourg remet au conducteur, chargé de vérifier le fonctionnement des feux routiers, un Befehl - ordre n°14 avec la mention suivante (annexe 6.3) :

„Sie müssen sich vergewissern, dass alle Strassensignale am BÜ 40 funktionieren. Vor Weiterfahrt müssen Sie eine Zustimmung des Fdl Wissembourg einholen.

(« Vous devez vous assurer que tous les feux routiers du PN 40 fonctionnent. Vous devez attendre les instructions de l'AC de Wissembourg avant de vous remettre en marche ».)

Après vérification des feux routiers :

- Si un ou plusieurs feux routiers ne fonctionnent pas : arrêt et rétention de tous les trains y compris celui qui a vérifié les feux (attente remise en état ou retour en arrière sans franchissement du PN 40).
- Si tous les feux routiers fonctionnent : se référer au point d ci-dessus.

Reprise du gardiennage du PN 40 avec restrictions.

Le PN 40 est franchi dans les conditions décrites aux points c ou d ci-dessus.

Reprise du service normal.

Dès réception de la dépêche de remise état de l'installation reçue des services de SNCF Réseau : l'AC de Wissembourg avise verbalement l'AC de Winden de la reprise du service normal sous la forme :

„BÜ 40 in Ordnung“

(« PN n°40 fonctionnement normal de installation ».)

6.2.4 Raté de fermeture ou extinction à la fermeture des signaux C 4 – C 12 et K

En cas de raté de fermeture ou de position douteuse du signal d'entrée de sa gare, l'AC concerné doit prescrire, par dépêche prise en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches, à l'AC de la gare encadrante, de remettre jusqu'à nouvel avis, à chaque train un Befehl - ordre n°14 sous la forme :

„ Ab Zug (Nummer) ... übergeben Sie dem Triebfahrzeugführer den Befehl 14. Halten sie vor dem Einfahrsignal ... des Bahnhofes ... und melden sie sich beim Fahrdienstleiter,,.

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

L'AC de Wissembourg appose un dispositif de réflexion sur la manette de commande du carré concerné (C12 ou le C4).

Après disparition du dérangement, l'AC concerné doit aviser l'AC du réseau voisin par dépêche prise en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches, sous la forme :

„ Schriftlicher Befehl 14 nicht mehr erforderlich.“

(« Cessez de remettre un ordre écrit 14 »)

6.2.5 Raté d'ouverture ou extinction à l'ouverture des signaux de Wissembourg C1 – C4 – C12 et S11

En cas de dérangement s'opposant à l'ouverture des signaux C1, C4 ou C12, il y a lieu - après avoir vérifié les conditions d'ouverture - de délivrer un Befehl comportant :

- un ordre n°2 et 2.1 pour le C1 et pour les TLC 3, 5 ou 7 associés (voir annexe 6.6),
- un ordre n°2 et 2.1 pour le C4,
- un ordre n°2 et 2.1 pour le C12.

Les trains ne dépassant pas la frontière étatique (km60.026) reçoivent un bulletin CBa pour le franchissement du C1 et du C4.

Dérangement du sémaphore S11 :

En cas de dérangement s'opposant à l'ouverture du Sémaphore 11, il y a lieu de délivrer un Befehl - ordre n°2.

6.2.6 Dérangement ou interruption de la liaison GSM-R (D)

En cas de dérangement ou d'interruption de la liaison GSM-R (D), il y a lieu de remplacer ce moyen de communication par un autre moyen décrit à l'article 2.3.

L'AC de Wissembourg signale tout dérangement de la liaison GSM-R (D) à l'AC de Winden. Ce dernier retransmet ce signalement au service DB concerné (EVZS). Ce service est en charge du remplacement de l'installation en dérangement.

6.2.7 Dérangement du DAAT

En cas de dérangement du DAAT, les circulations à destination du réseau DB doivent recevoir un Befehl - ordre n°14. :

« DAAT ist gestört. Sie müssen vor dem Ausfahrtsignal Nummer halten und die DAAT ausschalten und können sich anschliessend aus der Überwachung befreien. »

(« Par suite de dérangement du DAAT, vous devez vous arrêter avant le signal ... (S11), annuler le DAAT, et de ne pas tenir compte de la répétition signal fermé. »)

6.2.8 Dérangement des aiguilles

En cas de dérangement d'une aiguille, immobilisée par un ou plusieurs boulon de calage, il y a lieu de délivrer un Befehl ordre n°12 motif n°36, limitant la vitesse de 5 km/h au franchissement de celle-ci.

7. Transports Exceptionnels (TE)

7.1 Principes

L'acheminement des TE n'est pas prévu sur la section de ligne Winden - Wissembourg.

Toutefois, en cas d'interruption inopinée de l'exploitation d'un autre point frontière, un tel transport peut être autorisé après entente préalable du COGC AL et le Regional Bereich Südwest (RB Südwest) qui prendraient les mesures de sécurité nécessaires.

L'EF doit obtenir les documents suivants :

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

Un Transport Exceptionnel, circulant sur la section frontière, ne doit être incorporé dans un train qu'à la double condition suivante :

- DB Netz AG a délivré pour ce TE une "Beförderungsanordnung" (Bef-Ano) pour les trains figurant au service annuel ou une "Fahrplananordnung (Fplo)" pour les trains ne figurant pas au service annuel,
- le COGC AL a délivré une « Autorisation d'incorporation d'un TE ».

La Bef-Ano/Fplo de DB Netz contient :

- le numéro de la Bza de DB Netz et le numéro de l'ATE de SNCF,
- le jour de circulation,
- le train à utiliser,
- les conditions (restrictions) de circulation sur l'ensemble de la section frontière.

L'autorisation d'incorporation est donnée :

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

7.2 Imprimé bilingue spécifique (voir Annexe 5)

Le COGC AL et le service responsable des horaires (Fahrplanabteilung) de DB Netz RB Südwest se concertent quant à la circulation des Transports Exceptionnels. Pour ce faire, le COGC AL ou le Fpl Karlsruhe, selon le sens de circulation, envoie à l'entité voisine un imprimé spécifique bilingue.

Cet imprimé bilingue comporte :

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

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

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

7.3 Autorisation d'incorporation des Transports exceptionnels

Dans le sens France-Allemagne le TE ne doit être incorporé dans le train d'acheminement que s'il a été muni d'une autorisation d'incorporation donnée par le COGC AL.

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

Le COGC AL transmet par dépêche l'AC de Wissembourg les renseignements suivants :

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

Parallèlement, le Fpl Karlsruhe transmet à l'AC de Winden le Bef/Ano ou le Fplo comportant :

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

7.4 Offre et acceptation des transports exceptionnels

L'AC devant expédier un train acheminant un (ou plusieurs) TE, doit préalablement offrir ce train à l'AC de la gare encadrante, par dépêche prise en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches, sous la forme :

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

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

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

L'AC voisin vérifie si le(s) numéro(s) de Bza et le(s) numéro(s) d'ATE correspondent aux informations préalablement reçues. Lorsque les conditions requises pour la circulation de ce(s) Transport(s) Exceptionnel(s) sont réalisées, il accepte le train sous la forme suivante :

„Zug (Nummer) mit außergewöhnlichem Transport, ja.“

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

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

„Nein, warten.“

(« Non, attendez »).

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

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

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

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

8. Manœuvres

8.1 Principes

Les manœuvres en gare de Winden et Wissembourg sont effectuées selon les règles propres à chaque réseau.

Sans obtenir l'accord de l'AC de la gare encadrante, les manœuvres sont autorisées :

- en gare de Wissembourg jusqu'au S11 km 60,010 (SNCF),
- en gare de Winden jusqu'au Ra 10 km 31,535 (DB).

En gare de Wissembourg et Winden, les engins moteurs (HLP) évoluent selon les prescriptions réglementaires propres à chaque réseau.

8.2 Manœuvres entre les signaux Ra 10 (DB) et S11 (SNCF)

La protection des manœuvres entre le signal Ra 10 de Winden et le signal S11 de Wissembourg doit être assurée par une fermeture de voie selon les prescriptions de l'article 5.10 de la présente consigne.

En cas de dérangement des installations de sécurité ou de dérangement des moyens de communication entre les AC de Wissembourg et de Winden, les manœuvres entre les signaux Ra 10 (DB) et S11 (SNCF) sont interdites.

9. Entretien préventif et curatif des installations fixes et travaux sur ces installations

9.1 Principes

Chacun des deux Gestionnaires d'Infrastructure entretient les installations ferroviaires dont il a la charge conformément aux prescriptions techniques de chaque installation, que celles-ci soient situées sur le territoire français ou sur le territoire allemand.

Toute intervention programmée sur une installation située sur le réseau ferré national voisin doit faire l'objet d'une concertation entre les services techniques compétents des deux GI : RN Pfalz Neustadt et SNCF Réseau. Le GI sur le territoire duquel se situe l'installation doit mettre, si nécessaire, à disposition du GI intervenant un agent des services techniques concernés. Le cas échéant un document commun bilingue établi par les services techniques concernés doit préciser les conditions de l'intervention.

Toutefois, pour les travaux d'entretien courant dont les conditions d'intervention sont connues par les services techniques des deux GI, ce document n'est pas nécessaire.

Pour tous les travaux programmés nécessitant une modification des horaires des trains ou une fermeture de voie, les instructions écrites doivent être arrêtées en commun par la RB Südwest de DB Netz AG, Koordination Betrieb/Bau Karlsruhe et SNCF Réseau plus tard 4 semaines avant le début des travaux. Ils déterminent à cette occasion la nature des travaux, les conséquences sur la circulation des trains, la durée et les mesures à prendre.

Adresse DB Netz AG
michael.m.ziegler@deutschbahn.com

+ 49 721 938 7872

florian.kimpel@deutschbahn.com

+ 49 6321 851 303

Toute intervention programmée d'agent d'entretien sur les installations fixes de la section frontière doit faire l'objet d'une concertation avec l'AC du GI sur le territoire duquel a lieu l'intervention. Avant de donner son accord, l'AC concerné s'entend avec l'AC de la gare encadrante. Il prend ensuite les mesures nécessaires pour permettre l'intervention (fermeture de voie par exemple).

Toute intervention dans la zone dangereuse doit être protégée par une fermeture de voie.

Les dérangements de block sur le RFN sont relevés en présence des services SNCF Réseau et DB Netz AG.

L'AC de Wissembourg avise l'AC de Winden, en lui indiquant approximativement l'heure d'arrivée des techniciens de SNCF Réseau. L'AC de Winden informe les services techniques de DB AG concernés en leur indiquant de l'heure d'arrivée des services techniques de SNCF Réseau.

En cas d'aléas, écart horaire de 60 mn sur l'horaire convenu, les AC s'en informent mutuellement afin de l'indiquer à leurs services techniques.

Sauf cas de force majeure, l'installation du block devra être remise en état côté français ou côté allemand dans un délai n'excédant pas 24 heures.

Les dérangements des circuits téléphoniques sur le RFN sont relevés par la SNCF Réseau. Si le défaut provient des installations de DB Netz AG ou du câble d'alimentation, l'agent de maintenance de SNCF Réseau, fait appel à l'agent de maintenance de DB Netz AG par l'intermédiaire de l'AC de la gare de Winden.

Coordination des travaux entre DB Netz AG, I.NP-SW-D-KAR (IL) et SNCF Réseau Infrapôle Rhénan dans le cadre de l'inspection et de l'entretien de la signalétique allemande sur la section frontière et dans la garer de Wissembourg.

La maintenance des installations de technologie allemande sur le RFN n'a pas été intégrée dans les pas de maintenance de DB Netz AG - ancienneté des installations et situation hors du territoire.

De ce fait, après une rencontre bilatérale entre les services concernés (SNCF Réseau Infrapôle Rhénan et DB Netz AG) le 22 juin 2016 à Haguenau, il a été convenu que la maintenance des installations de technologie allemande sur le RFN, leur mise en conformité avec la sécurité ferroviaire, ne peut être réalisée que par DB Netz AG.

La remise en état du block est réalisée avec des composants validés par DB Netz AG.

Inspection, maintenance et travaux de relève de dérangement.

DB Netz AG, I.NP-SW-D-KAR (IL), représenté par LST Neustadt/Landau, doit informer SNCF Réseau (Infrapôle Rhénan). Les deux mainteneurs s'entendent pour fixer une date d'intervention et pour fournir le personnel adéquat.

A la date retenue, il y a lieu de signaler leur présence à l'AC de Wissembourg, qui fera office d'interprète (compréhension et traduction des échanges).

Appareils et moyens de mesures, pièces de remplacement.

Tous les appareils de mesures, les moyens autres de mesure, ainsi que les pièces de remplacement, sont fournis par DB Netz AG.

Si des investigations plus amples devaient être menées, il y aura lieu de se concerter localement entre SNCF Réseau (Infrapôle Rhénan) et DB Netz AG. DB Netz AG s'engage à fournir à SNCF Réseau, les résultats et conclusions suites aux inspections, à la maintenance ou à la relève de dérangements des installations de sécurité, ceci afin que SNCF Réseau prenne connaissance de l'état de l'installation.

9.2 Périmètre de compétences des services d'entretien de chaque GI

9.2.1 Installations de signalisation

La DB Netz entretient les installations suivantes :

- Les câbles aériens, du téléphone et du circuit de block, reliant la gare de Winden jusqu'au km 60,042 (SNCF / km 44,602 (DB))
- Les balises PZB, installées dans la gare de Wissembourg, sont propriété de la DB AG
- Le block DBAG côté Wissembourg et Winden

SNCF Réseau entretient les installations suivantes :

- Signal C12 et détonateur km 60,041 (SNCF)/44,603(DB)
- Signal A12 km 60,450 (SNCF)/44,194(DB)
- Balises pour les changements de système KVB/Indusi :
 - Balise Intégra Sud km 59,739 (SNCF)
 - Balise Intégra Nord km 57,170 (SNCF)
- Balise KVB km 59,900 (SNCF)
- Détecteur annonce des circulations (An EX) km 61,950 (SNCF)/42,694(DB)
- Détecteur d'annonce AnP PN 40 km 60,155 (SNCF)/44,489(DB)
- Centre STM A12 km 60,450 (SNCF)/44,194(DB)
- Les armoires, câbles et installations d'alimentation s'y rapportant

Installations entretenues en commun :

Le Central de commutation, situé entre le km 60,00 (SNCF) et le km 60,042 (SNCF), matérialise la limite d'intervention entre le personnel SNCF et DB. Il est équipé d'un double cadenasement SNCF et DB sur les deux portes de l'armoire. Les éléments de sectionnement communs aux circuits SNCF et DB sont spécialement repérés par une couleur verte.

9.2.2 Installations de télécommunication

DB Netz :

La DB n'entretient aucune installation.

SNCF Réseau :

SNCF Réseau, entretient le téléphone du signal d'entrée C12 km 60,041 (SNCF)/44,603(DB) et le câble s'y rapportant.

La SNCF, entretient le terminal mobile GSM-R (la carte SIM de la GSM-R appartient à DB Netz) - voir *Convention de transition du 15.12.2011 (préambule)*.

9.3 Circulation à voie fermée

Dès que la voie est fermée, des circulations de type trains de travaux ou lorries automoteurs peuvent être engagées selon la réglementation propre à chaque GI.

Lorsque des circulations, conformément à l'article 5.10 de la présente consigne, doivent circuler sous couvert d'une fermeture de voie : l'engagement doit être concerté entre les AC et annoncé verbalement. Le dégagement doit être annoncé à l'AC voisin par dépêche, prise en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches, sous la forme :

" Sperrfahrt (Nummer) ... ist vollständig im Bahnhof (Name) ... angekommen "

« Sperrfahrt n° ... arrivée complet en gare de ... »

Ces circulations sont à enregistrer sur le registre d'annonce des trains.

9.4 Avis aux gardes de PN ou aux agents de maintenance.

En cas de reprise de gardiennage d'un PN ou de la présence d'agent mainteneur dans la voie, l'AC avisé doit en informer la gare encadrante verbalement. Cet avis est prise en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches.

Lors de l'offre d'un train, les AC doivent s'assurer que le garde ou l'agent mainteneur est également à l'écoute sur le circuit téléphonique et qu'il a bien pris connaissance de l'offre et de l'acceptation du train.

L'agent de maintenance avise l'AC de Winden du début et de la fin probable des travaux ainsi que l'emplacement du chantier et de l'équipe de maintenance.

Pour le sens de circulation Wissembourg - Winden, l'AC de Winden demande à l'AC de Wissembourg de remettre au train l'ordre écrit utile, en précisant l'étendue de la zone concernée.

L'avis de reprise du service normal du PN, émis par le garde, est pris en attachement sur le carnet d'enregistrement des dépêches à Wissembourg.

Si le garde ou l'agent mainteneur ne répond pas ou en cas de dérangement du téléphone, le train reçoit un Befehl comportant :

- Pour un PN, un ordre écrit n°8 (ordre d'assurer la sécurité au passage à niveau - voir annexe 6.2)
- Pour une zone de travaux, un ordre écrit n°12 (de marcher à vue sur l'étendue du chantier - voir annexe 6.1).

9.5 Travaux sur les PN DB

Lorsque des travaux sur les PN (inspections) ont lieu, l'équipe « LST » (équivalent DB des services SES SNCF) annote le registre des travaux et de dérangement des PN DB par la mention :

„Befahren des BÜ nur mit Zustimmung LST“

(« Les PN ne peuvent être franchis que sur autorisation de l'équipe LST »).

Les mesures suivantes sont à appliquer :

- l'AC de Winden annonce les circulations des deux sens à l'équipe LST et autorise la circulation des trains des deux sens,
- les trains de sens Wissembourg / Winden sont à annoncer par l'AC de Wissembourg le plus tôt possible (au minimum 5 minutes avant le départ), afin que l'AC de Winden puisse obtenir l'autorisation de circulation de l'équipe LST. Tant que celle-ci n'est pas obtenue, l'AC de Winden ne doit pas accepter les trains en provenance de Wissembourg,
- lorsque l'autorisation de circuler est donnée par l'équipe LST, l'AC de Winden rend voie libre par appareil,
- lorsque l'équipe LST ne se manifeste pas ou lorsque la communication est interrompue, le train reçoit un Befehl - ordre écrit n°8 (ordre d'assurer la sécurité au passage à niveau - voir annexe 6.2).

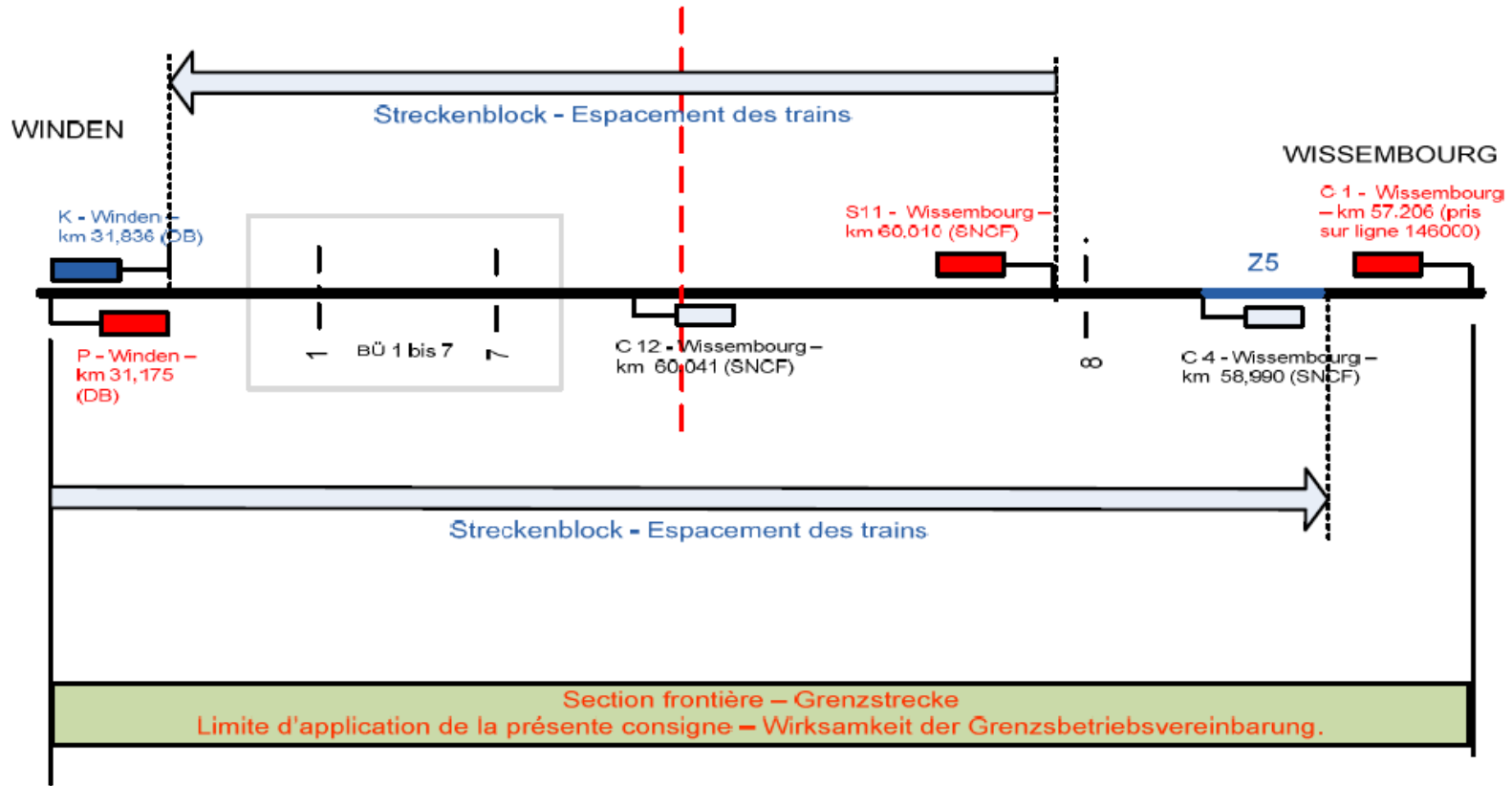
Bleibt frei! / réservé

Anlage / Annexe 1

Plan der Grenzstrecke Wissembourg - Winden
Plan de la section frontière Wissembourg - Winden

1. BÜ 1109 km (DB) : 36.258
2. BÜ 1111 km (DB) : 37.152
3. BÜ 1115 km (DB) : 38.736
4. BÜ 1117 km (DB) : 39.468
5. BÜ 1118 km (DB) : 39.823
6. BÜ 1120 km (DB) : 41.152
7. BÜ 1123 km (DB) : 43.060
8. PN 40 km (SNCF) : 59.533

Staatsgrenze
 Frontière étatique :
 1. km SNCF : 60.026
 Kilométrage croissant depuis Wissembourg
 Steigeng km ab Wissembourg
 2. km DB : 44.618
 Kilométrage croissant depuis Winden
 Steigeng km ab Winden



Anlage /Annexe 2

Modèle de carnet de fermeture de voie en gare de Wissembourg



CARNET DE FERMETURE DE VOIE SUR LA SECTION FRONTIERE ENTRE WISSEMBOURG ET WINDEN.

Commencé le : _____

Terminé le : _____

EIC AL DC 00370 3 « Consigne commune traitant des particularités d'exploitation de la section frontière Wissembourg-Winden », art. 5. 8.

Date (jj/mm/aa): _____

Service de (matinée / soirée) : _____

Une fermeture de voie ne peut être effectuée que lorsque les deux AC ont constaté que le dernier train ayant circulé a bien dégagé complet la section de voie à fermer. Elle est prononcée après l'échange des dépêches suivantes.

Demande de la fermeture de voie							
N°	Reçue de	Nom	Heure	Texte de la dépêche	Expédiée à	Nom	Heure
				Fdl an Fdl : kann das Gleis zwischen und gesperrt werden ?			
<i>AC ... à AC ..., la voie principale entre ... et ... peut-elle être fermée ?</i>							

L'AC de la gare voisine s'assure que le dernier train ayant circulé a bien dégagé complet la voie unique et prend les mesures de fermeture de voie. Il donne ensuite son accord par dépêche sous la forme :

Accord et confirmation de la fermeture de voie							
N°	Reçue de	Nom	Heure	Texte de la dépêche	Expédiée à	Nom	Heure
				Fdl an Fdl : Ja, mit Sperrung des Gleises zwischen und einverstanden.			
<i>AC ... à AC ..., oui, voie principale peut être interdite entre ... et ...</i>							

A la réception de cette dépêche, l'AC concerné prend les mesures de fermeture de voie puis confirme la fermeture de voie par la dépêche :

N°	Reçue de	Nom	Heure	Texte de la dépêche	Expédiée à	Nom	Heure
				Fdl an Fdl : Ab (Uhrzeit), Gleis zwischen und gesperrt.			
<i>AC ... à AC ..., voie principale entre ... et ... fermée à partir de ... h ... min.</i>							

Les AC prennent attachement de la fermeture de voie sur leur registre de circulation.

Levée de la fermeture de voie							
N°	Reçue de	Nom	Heure	Texte de la dépêche	Expédiée à	Nom	Heure
				Fdl an Fdl : Sperrung des Gleises zwischen und aufgehoben.			
<i>AC ... à AC ..., fermeture de voie entre ... et ... levée.</i>							

Les AC prennent attachement de la levée de la fermeture de voie sur leur registre de circulation respectif.

- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|

Anlage /Annexe 3

Befehl der DB (Deutsch/Französisch)

Ordre de la DB (Allemand/Français)

Befehle Ordres
1 - 14 Triebfahrzeugführer Zug - Spenfahrt - Spenfahrt KI - Schiebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt
 Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.
 Standort: in Rgl/Ggl/GI (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)
 Lieu (km / signal / Weiche) voie (km / signal / aiguille) (numéro, poste / entre le poste et le poste)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

/ km / km / km / km / km

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

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

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

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

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

km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	auf Sicht					
	auf Sicht					
	auf Sicht					

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

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

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

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

12.6 *) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird.
 seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.

12.7 Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1.
 Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.

13 Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen und entbunden.
 Vous êtes dispensé de marcher à vue entre et

14

Übermittlungscod (numéro de transmission):

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

.....
 (Fahrdienstleiter - agent circulation) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) - reçu (nom, fonction)
 bei fmdl. Übermittlung (en cas de transmission téléphonique) :
 ZF (RST) / andere (autre)

Befehle **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.

Ordres
14.1 – 14.35

Standort: in Rg/Gg/GI
 Lieu voie

Grund Nr. motif n°	Anlass für Befehl 12 motifs de l'ordre 12	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 ordre 12, colonne 1 ou 2
--------------------	---	---

Gleisbelegung, Zugfolge / occupation de la voie, succession des trains

1	Gleis kann besetzt sein / la voie peut être occupée	auf Sicht / marche à vue
2	Fahrzeuge im Gleis / voie occupée	auf Sicht / marche à vue
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs / Circulations engagées sur voie fermée	auf Sicht / marche à vue
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / réception sur voie en impasse	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse particulièrement courte	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg / pas de distance de glissement	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / dérangement des communications entre postes d'annonce	auf Sicht / marche à vue
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit / période de fermeture à la circulation	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren / train de voyageurs circule exceptionnellement sur une voie réservée aux trains de fret	40 km/h

Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen / PN, passages planchés, gouttières des voies

10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert / PN insuffisamment protégés	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / ornières verglacées et enneigés	30 km/h

Arbeiten, La / travaux, LTV

20	Bauarbeiten - Travaux	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gleis / portion de voie fermée impraticable	auf Sicht / marche à vue
22	Zustand nach Bauarbeiten / Constat de l'infrastructure après travaux	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt / personnel du chantier non avisé	auf Sicht / marche à vue
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La / réduction de la vitesse inférieure à celle reprise au « La »	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis / agents présents dans la voie fermée	20 km/h und auf Sicht

Mängel an Bahnanlagen / défauts aux installations

30	Mängel am Oberbau / défaut de la voie	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) / présomption d'avarie caténaire (également sur voie voisine)	auf Sicht / marche à vue
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) / présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)	auf Sicht / marche à vue
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel / présomption de stalactite dans le tunnel	auf Sicht / marche à vue
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört / équipement PZB au sol en dérangement	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen / enclenchement aiguille / signal en dérangement	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert / aiguille immobilisée manuellement sans cadénassage.	5 km/h
37	HOA / FBOA gestört - DBC / Détecteur de frein(s) serré(s) en dérangement	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich / Information des voyageurs à quai impossible	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert / Voyageurs non informés du changement du quai.	auf Sicht / marche à vue

Besonderheiten am Zug / particularités au train

40	Engstelle für Lü-Sendungen / gabarit réduit pour transports exceptionnels	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen / Armement de la voie insuffisant pour véhicules à charge D	*)
42	Spitzensignal unvollständig / signalisation d'avant incomplète	40 km/h
43	Windwarnung / avis de vents forts	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / Vitesse limite autorisée variable

14.3 Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einfahrtsweg.
Vous circulez vers une voie de longueur réduite.

14.4 Halten Sie an vor - gestörtem -
 - auch bei Fahrtstellung - (Signal usw.)
Arrêtez-vous avant le signal ... - en dérangement - même si le signal est ouvert -

14.6 Bleiben Sie halten - Restez à l'arrêt.

Übermittlungscode - numéro de transmission:

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

..... (Fahrdienstleiter - agent circulation) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) - reçu (nom, fonction) bei fmdl. Übermittlung - en cas de transmission téléphonique : ZF - RST / andere - autre

14.35 Befehl **ist zurückgezogen - Ordre ... est annulé.**
 (Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls - numéro de transmission de l'ordre à annuler)

Übermittlungscode - numéro de transmission:

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

..... (Fahrdienstleiter - agent circulation) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) - reçu (nom, fonction) bei fmdl. Übermittlung - en cas de transmission téléphonique : ZF (RST) / andere (autre)

DB-Befehl deutsch/französisch Variante 1, gültig ab 14.06.2020

Anlage / Annexe 4 a

Tenue du registre d'annonce des trains de la gare de Wissembourg en cas de dérangement de block

Registre spécial de circulation de la gare de **WISSEMBOURG** - Journée du Jeudi 1^{er} septembre 2016


Trains		Annonces d'offre et d'acceptation			Annonce au départ	Heure réelle	Avis d'arrivée	Observations
Sens Impair Winden Wissembourg		Offre reçue	Offre refusée	Acceptation donnée	Reçue	Arrivée	Donné	
	Sens Pair Wissembourg Winden	Offre expédiée	Offre refusée	Acceptation reçue	Expédiée	Départ	reçu	
18807		08h08		08h08	08h09	08h27		
	18810	08h32		08h32	08h33	08h33	08h52	
<u>Rückmelden erforderlich ab 8.53 Uhr wegen Blockstörung</u>								
18809		09h08		09h08	09h09	09h27	09h28	
	18812	09h32		09h32	09h33	09h33	09h54	Befehl 2
18811		10h08		10h08	10h09	10h27	10h28	
	18814	10h32		10h32	10h33	10h33	10h52	
<u>Rückmelden ab 10.58 Uhr aufgehoben</u>								
18813		11h08		11h08	11h09	11h27		
	18816	11h32		11h32	11h33	11h33		

Anlage / Annexe 4 b

Tenue du carnet de dérangement des installations de sécurité en cas de dérangement de block

Extrait du carnet de dérangement des installations de sécurité



Début du dérangement		INSTALLATION CONCERNEE et NATURE DU DERANGEMENT	Heure d'avis à l'agent V	Reprise du service normal		Date et heure de la remise en état Nom, grade et signature de l'agent V ou n° de la dépêche ou n° de la D.A.T.I.S.	CAUSE DU DERANGEMENT	OBSERVATIONS
Date	Heure			Date	Heure			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
01/09	8h53	Block DB VU : Dérangement du block entre WBG et <u>Winden.</u>	8h55	01/09	10h53	01/09 à 09h55 <u>M. Mager Sutie</u> 	Manivelle bloquée	1 ^{ère} catégorie
01/09	8h53	Block DB VU : Dérangement du block entre WBG et <u>Winden.</u>	/	01/09	10h53	/	Mauvaise desserte du block côté WBG	Avis AC de <u>Winden</u>

Anlage / Annexe 5

Zweisprachiger Vordruck für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten

Imprimé bilingue utilisé pour l'acheminement des transports exceptionnels



TRANSPORTS EXCEPTIONNELS / AUSSERGEWÖHNLICHE TRANSPORTE

EXPEDITEUR / ABSENDER: Metz/Nancy Strasbourg Karlsruhe Frankfurt

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



RESTRICTIONS / EINSCHRÄNKUNGEN <input checked="" type="checkbox"/> SNCF <input type="checkbox"/> DB	DESTINATAIRE / EMPFÄNGER: RESTRICTIONS / EINSCHRÄNKUNGEN <input type="checkbox"/> SNCF <input checked="" type="checkbox"/> DB
<input type="checkbox"/> néant/ keine	<input type="checkbox"/> néant/ keine
<input type="checkbox"/> fermeture de la voie voisine / Nachbargleis sperren	<input type="checkbox"/> fermeture de la voie voisine / Nachbargleis sperren
<input type="checkbox"/> Circuler sans dépasser <input type="text"/> km/h du km <input type="text"/> au km <input type="text"/> Darf mit höchstens ... km/h verkehren von km ... bis km ...	<input type="checkbox"/> Circuler sans dépasser <input type="text"/> km/h du km <input type="text"/> au km <input type="text"/> Darf mit höchstens ... km/h verkehren von km ... bis km ...
<input type="checkbox"/> Interdiction de circuler à contresens sur IPCS-ITCS, VUT ou TCT. Befahren des Gegengleis (IPCS-ITCS, VUT oder TCT) verboten.	<input type="checkbox"/> Interdiction de circuler à contresens sur IPCS-ITCS, VUT ou TCT. Befahren des Gegengleis (IPCS-ITCS, VUT oder TCT) verboten.
<input type="checkbox"/> Pousse interdite en circulation / Nachschieben verboten während des fahrt	<input type="checkbox"/> Pousse interdite en circulation / Nachschieben verboten während des fahrt
<input type="checkbox"/> autres/andere: <input type="text"/>	<input type="checkbox"/> autres/andere: <input type="text"/>
Pour/An:	<input type="checkbox"/> Refusé/ abgelehnt Raison/ Grund:
<input checked="" type="checkbox"/> Karlsruhe (1) Fax 0049 721 938-7329, Mail lue-erp-kar@deutschebahn.com	<input type="checkbox"/> N° ATE inconnu / fausse <input type="checkbox"/> N° Bza inconnu / fausse Unbekannte / falsche ATE-Nr. Unbekannte / falsche Bza-Nr.
<input type="checkbox"/> Frankfurt (2) Fax 0049 69 265-19077, Mail NNA224-FFM@deutschebahn.com	<input type="checkbox"/> Travaux / Arbeiten <input type="checkbox"/> Données manquantes / fausses Fehlende / falsche Angaben
<input type="checkbox"/> Metz/Nancy (3) Fax (0033) 383 22 11 39 Mail non/nein	
<input type="checkbox"/> Strasbourg (4) Fax (0033) 388 15 95 41 Mail guichet.operationnel.al@snCF.fr	
Responsable pour / Zuständig für:	<input type="checkbox"/> Accepté/ angenommen
(1) tous, sauf / alle außer Perl - Apach	Date/Datum: <input type="text"/> Heure/Zeit: <input type="text"/>
(2) Perl - Apach	Nom/Name: <input type="text"/>
(3) Saarbrücken - Forbach, Hanweiler-Bad R. - Sarreguemines, Perl - Apach	
(4) Kehl - Strasbourg-Neudorf, Wörth - Lauterbourg, Neuenburg - Bantzenheim	

Bleibt frei ! - Réservee

Anlage / Annexe 6

Musterbefehle (deutsch/französisch)

Fac-similé ordre DB (Allemand/Français)

6.1 Muster für Befehl Nr.12: „Fahren auf Sicht“ gemäß Punkt 2.7.1

6.1 Fac-similé ordre n° 12 : „Marche à vue“ selon art. 2.7.1

6.2 Muster für Befehl Nr. 8: Störung an BÜ außer BÜ 40 gemäß Punkt 6.2.2

6.2 Fac-similé ordre n° 8 : Déangement de PN excepté PN 40 selon art. 6.2.2

6.3 Muster für Befehl Nr. 12 und 14: BÜ 40 gemäß Punkt 6.2.3 - Störungsart b.

6.3 Fac-similé ordre n° 12 avec 14 : Déangement du PN 40 selon art. 6.2.3 - Déangement b.

6.4 Muster für Befehl Nr. 12 und 12.2: BÜ 40 gemäß Punkt 6.2.3 - Störungsart c und d.

6.4 Fac-similé ordre n° 12 avec 12.2 : Déangement du PN 40 selon art. 6.2.3 - Déangement c et d.

6.5 Muster für Befehl Nr. 8, 12 und 14: Rückkehr der Sperrfahrt mit liegengebliebenen Zug in den rückgelegenen Bahnhof gemäß Punkt 5.3.2.1 Fall 1.

6.5 Fac-similé ordre n° 8, 12 avec 14 : envoi d'un secours par l'arrière - retour à la gare en arrière de la Sperrfahrt avec le train en détresse. Voir art. 5.3.2.1 point 1.

6.6 Muster für Befehl Nr. 2: Vorbeifahrt am TLC 7 + C1 + S11 gemäß Punkt 6.2.5

6.6 Fac-similé ordre n° 2 : Franchissement TLC 7 + C1 + S11 selon art. 6.2.5

6.1 Muster für Befehl Nr.12: „Fahren auf Sicht“ gemäß Punkt 2.7.1 / 6.1 Fac-similé ordre n° 12 : „Marche à vue“ selon art. 2.7.1

Vordruck 1 von 1 Imprimé(s) ... / ...

<p>Befehle Ordres</p> <p>1 - 14 Triebfahrzeugführer Zug - Sporfah - Sporfah KI - Schiebetrain Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manoeuvre.</p> <p>Standort: Signal O in R/G/S/GI 1. Winden (km / signal / Weiche) (Gf-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) Lieu (km / signal / aiguille) voie (numéro, poste / entre le poste et le poste)</p>	11	<p>Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führeranzeigee und Langsamfahrsignale. Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée. Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.</p>																																								
<p>1 Sie dürfen - in den / im Bf / Bft - auf der Abzw / Üst einfahren - weiterfahren Vous pouvez - entrer en gare / dans le secteur circulation - circuler au-delà de la bif / jonction</p> <p>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 ».</p> <p>2 Sie dürfen - vorbeifahren - weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR - am / an / in Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">Signal usw. signal etc.</th> <th style="width: 25%;">Bezeichnung / km désignation / km</th> <th style="width: 60%;">Bf gare, Bft secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, Bk poste de block, Dkst point de protection</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> <p>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 ».</p> <p>3 Sie dürfen aus dem Bf/Bft ausfahren. Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation</p> <p>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 ».</p> <p>8 Sie müssen - zwischen Zmst und Zmst Vous devez vous arrêter entre le poste de et le poste de</p> <p>- im Bf/Bft / auf Abzw/Üst halten vor BÜ in km - en gare / secteur circulation / bif / jonction de avant le PN au km</p> <p>/ km / km / km / km / km</p> <p>Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist. Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.</p> <p>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</p> <p>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.</p>	Signal usw. signal etc.	Bezeichnung / km désignation / km	Bf gare, Bft secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, Bk poste de block, Dkst point de protection										X	<p>12 Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten: Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">km/h km/h</th> <th style="width: 10%;">auf Sicht marche à vue</th> <th style="width: 20%;">im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction</th> <th style="width: 20%;">und Bf / Bft / Abzw / Üst et gare / secteur circulation / bif / jonction</th> <th style="width: 10%;">in / von km / Sig du km / signal</th> <th style="width: 10%;">bis km / Sig au km / signal</th> <th style="width: 10%;">Grund Nr. motif n°</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td>auf Sicht</td> <td>zwischen Bf Winden</td> <td>und Bf Wissembourg</td> <td>von km 37,400</td> <td>bis km 38,000</td> <td>30</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> <p>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</p> <p>12.2 Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat. Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.</p> <p>12.3 Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an Vérifiez l'état des caténaies et rendez compte à</p> <p>12.4 PZB - am sig - in km - ständig wirksam / unwirksam. Balise PZB - du signal - au km - constamment active / inactive.</p> <p>12.6 *) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.</p> <p>12.7 Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1. Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.</p> <p>13 Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen und entbunden. Vous êtes dispensé de marcher à vue entre et</p> <p>14</p>	km/h km/h	auf Sicht marche à vue	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction	und Bf / Bft / Abzw / Üst et gare / secteur circulation / bif / jonction	in / von km / Sig du km / signal	bis km / Sig au km / signal	Grund Nr. motif n°		auf Sicht	zwischen Bf Winden	und Bf Wissembourg	von km 37,400	bis km 38,000	30		auf Sicht							auf Sicht					
Signal usw. signal etc.	Bezeichnung / km désignation / km	Bf gare, Bft secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, Bk poste de block, Dkst point de protection																																								
km/h km/h	auf Sicht marche à vue	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction	und Bf / Bft / Abzw / Üst et gare / secteur circulation / bif / jonction	in / von km / Sig du km / signal	bis km / Sig au km / signal	Grund Nr. motif n°																																				
	auf Sicht	zwischen Bf Winden	und Bf Wissembourg	von km 37,400	bis km 38,000	30																																				
	auf Sicht																																									
	auf Sicht																																									
		<p>Übermittlungscode (numéro de transmission):RWND-0xx.....</p> <p>Winden,XX.Xx.XXXx.....,XX.....,XX..... (Ort - lieu) (Datum - date) (Uhr - heure) (Minuten - minutes)</p> <p>.....Muller, Tf..... (Fahrdienstleiter - agent circulation) (erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) - reçu (nom, fonction))</p> <p>bei fmdl. Übermittlung (en cas de transmission téléphonique) : X ZF (RST) / <input type="checkbox"/> andere (autre)</p>																																								

6.1 Muster für Befehl Nr.12: „Fahren auf Sicht“ gemäß Punkt 2.7.1 / 6.1 Fac-similé ordre n° 12 : „Marche à vue“ selon art. 2.7.1

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

Befehle Ordres 14.1 – 14.35	Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt KI – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt
	<i>Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.</i>
	Standort In Rgl/Ggl/GI
	<i>Lieu voie</i>

14.3	Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einfahrtsweg. <i>Vous circulez vers une voie de longueur réduite.</i>
-------------	--

14.4	Halten Sie an vor – gestörtem – – auch bei Fahrtstellung – (Signal usw.) <i>Arrêtez-vous avant le signal ... – en dérangement – même si le signal est ouvert –</i>
-------------	---

14.6	Bleiben Sie halten - <i>Restez à l'arrêt.</i>
-------------	--

Übermittlungscode - numéro de transmission:

..... (Ort - lieu) , (Datum - date) , (Uhr - heure) (Minuten - minutes)
..... (Fahrdienstleiter - agent circulation) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) - *reçu (nom, fonction)* ,
bei fmdl. Übermittlung - *en cas de transmission téléphonique :*
 ZF - RST / andere - autre

14.35	Befehl ist zurückgezogen - Ordre ... est annulé. (Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls - numéro de transmission de l'ordre à annuler)
--------------	--

Übermittlungscode - numéro de transmission:

..... (Ort - lieu) , (Datum - date) , (Uhr - heure) (Minuten - minutes)
..... (Fahrdienstleiter - agent circulation) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) - *reçu (nom, fonction)* ,
bei fmdl. Übermittlung - *en cas de transmission téléphonique :*
 ZF (RST) / andere (autre)

DB-Befehl deutsch/französisch Variante 1, gültig ab 14.06.2020

Grund Nr. <small>motif n°</small>	Anlass für Befehl 12 <i>motifs de l'ordre 12</i>	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 <small>ordre 12, colonne 1 ou 2</small>
---	---	--

Gleisbelegung, Zugfolge / occupation de la voie, succession des trains

1	Gleis kann besetzt sein / <i>la voie peut être occupée</i>	auf Sicht / <i>marche à vue</i>
2	Fahrzeuge im Gleis / <i>voie occupée</i>	auf Sicht / <i>marche à vue</i>
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs / <i>Circulations engagées sur voie fermée</i>	auf Sicht / <i>marche à vue</i>
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / <i>réception sur voie en impasse</i>	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / <i>réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse particulièrement courte</i>	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg / <i>pas de distance de glissement</i>	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / <i>dérangement des communications entre postes d'annonce</i>	auf Sicht / <i>marche à vue</i>
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit / <i>période de fermeture à la circulation</i>	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren / <i>train de voyageurs circule exceptionnellement sur une voie réservée aux trains de fret</i>	40 km/h

Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen / PN, passages planchés, gouttières des voies

10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert / <i>PN insuffisamment protégés</i>	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / <i>ornières verglacées et enneigées</i>	30 km/h

Arbeiten, La / travaux, LTV

20	Bauarbeiten - <i>Travaux</i>	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gleis / <i>portion de voie fermée impraticable</i>	auf Sicht / <i>marche à vue</i>
22	Zustand nach Bauarbeiten / <i>Constat de l'infrastructure après travaux</i>	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt / <i>personnel du chantier non avisé</i>	auf Sicht / <i>marche à vue</i>
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La / <i>réduction de la vitesse inférieure à celle reprise au « La »</i>	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis / <i>agents présents dans la voie fermée</i>	20 km/h und auf Sicht

Mängel an Bahnanlagen / défauts aux installations

30	Mängel am Oberbau / <i>défait de la voie</i>	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) / <i>présomption d'avarie caténaire (également sur voie voisine)</i>	auf Sicht / <i>marche à vue</i>
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) / <i>présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)</i>	auf Sicht / <i>marche à vue</i>
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel / <i>présomption de stalactite dans le tunnel</i>	auf Sicht / <i>marche à vue</i>
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört / <i>équipement PZB au sol en dérangement</i>	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen <i>enclenchement aiguille / signal en dérangement</i>	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert <i>aiguille immobilisée manuellement sans cadencage.</i>	5 km/h
37	HOA / FBOA gestört - <i>DBC / Détecteur de frein(s) serré(s) en dérangement</i>	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich <i>Information des voyageurs à quai impossible</i>	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert <i>Voyageurs non informés du changement du quai.</i>	auf Sicht / <i>marche à vue</i>

Besonderheiten am Zug / particularités au train

40	Engstelle für Lü-Sendungen / <i>gabarit réduit pour transports exceptionnels</i>	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen <i>Armement de la voie insuffisant pour véhicules à charge D</i>	*)
42	Spitzensignal unvollständig / <i>signalisation d'avant incomplète</i>	40 km/h
43	Windwarnung / <i>avis de vents forts</i>	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / *Vitesse limite autorisée variable*

6.2 Muster für Befehl Nr. 8: Störung an BÜ außer BÜ 40 gemäß Punkt 6.2.2 / 6.2 Fac-similé ordre n° 8 : Déangement de PN excepté PN 40 selon art. 6.2.2

Vordruck 1 von 1 Imprimé(s) ... / ...

Befehle Ordres	<p>Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt KI – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt 18532.....</p> <p>Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.</p> <p>1 - 14 Standort: Signal C1..... in Rg/Cg/Gl 1. Wissembourg.....</p> <p style="font-size: small;">(km / Signal / Weiche) (Gl-Nr., Betriebsstelle / Von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) Lieu voie (km / signal / aiguille) voie (numéro, poste / entre le poste et le poste)</p>	<p>11 Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führeranzeigee und Langsamfahrsignale. Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée. Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.</p>																																								
<p>1 Sie dürfen - in den / im Bf / Bft - auf der Abzw / Üst einfahren - weiterfahren Vous pouvez - entrer en gare / dans le secteur circulation - circuler au-delà de la bif / jonction</p> <p>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 ».</p>	<p>2 Sie dürfen - vorbeifahren - weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR - am / an / in Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: small;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">Signal usw. signal etc.</th> <th style="width: 20%;">Bezeichnung / km désignation / km</th> <th style="width: 60%;">Bf gare, Bft secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, Bk poste de block, Dkst point de protection</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>	Signal usw. signal etc.	Bezeichnung / km désignation / km	Bf gare, Bft secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, Bk poste de block, Dkst point de protection										<p>12 Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten: Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: small;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">km/h km/h</th> <th style="width: 10%;">auf Sicht marche à vue</th> <th style="width: 15%;">im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction</th> <th style="width: 15%;">und Bf / Bft / Abzw / Üst et gare / secteur circulation / bif / jonction</th> <th style="width: 10%;">in / von km / Sig du km / signal</th> <th style="width: 10%;">bis km / Sig au km / signal</th> <th style="width: 10%;">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					
Signal usw. signal etc.	Bezeichnung / km désignation / km	Bf gare, Bft secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, Bk poste de block, Dkst point de protection																																								
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																																									
<p>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 ».</p>	<p>3 Sie dürfen aus dem Bf/Bft ausfahren. Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation</p> <p>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 ».</p>	<p>12.1 Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an</p> <p>12.2 Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat. Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.</p> <p>12.3 Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an</p>																																								
<p>X 8 Sie müssen - zwischen Zmst ...Wissembourg..... und ZmstWinden..... Vous devez vous arrêter entre le poste de et le poste de</p> <p>- im Bf/Bft / auf Abzw/Üst halten vor BÜ in km ...39,832..... - en gare / secteur circulation / bif / jonction de avant le PN au km</p> <p>/ km / km / km / km / km</p> <p>Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist. Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.</p>	<p>12.4 PZB - amsig - in km - ständig wirksam / unwirksam. Balise PZB - du signal - au km - constamment active / inactive.</p> <p>12.6 *) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.</p> <p>12.7 Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1. Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.</p>	<p>13 Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen und entbunden. Vous êtes dispensé de marcher à vue entre et</p> <p>14</p>																																								
<p>10 Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart</p> <p>Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS</p>	<p>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.</p>	<p>Übermittlungscode (numéro de transmission):RWND-0xx.....</p> <p>Wissembourg.....,XX.Xx.XXXx.....,XX.....,XX..... (Ort - lieu) (Datum - date) (Uhr - heure) (Minuten - minutes)</p> <p>.....Muller, Tf..... (Fahrdienstleiter - agent circulation) (erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) - reçu (nom, fonction)) bei fmdl. Übermittlung (en cas de transmission téléphonique) : X ZF (RST) / <input type="checkbox"/> andere (autre)</p>																																								

6.3 Muster für Befehl Nr. 12 und 14: BÜ 40 gemäß Punkt 6.2.3 – Störungsart b. / 6.3 Fac-similé ordre n° 12 avec n°14 : Dérangement du PN 40 selon art. 6.2.3 – Dérangement b.

Vordruck 1 von 1 Imprimé(s) ... / ...

Befehle Ordres	Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt KI – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt 18532..... Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre. 1 - 14 Standort: Signal C1..... in Rgl/Cgl/Gl Winden - Wissembourg..... (km / Signal / Weiche) (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) Lieu (km / signal / aiguille) voie (numéro, poste / entre le poste et le poste)	11 Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale. Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée. Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.																																								
1 Sie dürfen – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren Vous pouvez - entrer en gare / dans le secteur circulation - circuler au-delà de la bif / jonction 1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».	2 Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement de <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">Signal usw. signal etc.</th> <th style="width: 20%;">Bezeichnung / km désignation / km</th> <th style="width: 60%;">Bf gare, Bft secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, Bk poste de block, Dkst point de protection</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> 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 ».	Signal usw. signal etc.	Bezeichnung / km désignation / km	Bf gare, Bft secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, Bk poste de block, Dkst point de protection										12 Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten: Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes : <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">km/h km/h</th> <th style="width: 10%;">auf Sicht marche à vue</th> <th style="width: 15%;">im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction</th> <th style="width: 15%;">und Bf / Bft / Abzw / Üst et gare / secteur circulation / bif / jonction</th> <th style="width: 10%;">in / von km / Sig du km / signal</th> <th style="width: 10%;">bis km / Sig au km / signal</th> <th style="width: 10%;">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> 12.1 Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an..... Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à 12.2 Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat. Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée. 12.3 Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an..... Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à	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					
Signal usw. signal etc.	Bezeichnung / km désignation / km	Bf gare, Bft secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, Bk poste de block, Dkst point de protection																																								
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 Sie dürfen aus dem Bf/Bft ausfahren. Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation 3.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».	8 Sie müssen – zwischen Zmst ...Wissembourg..... und ZmstWinden..... 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.	12.4 PZB - amsig - in km - ständig wirksam / unwirksam. Balise PZB - du signal - au km - constamment active / inactive. 12.6 *) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. seulement pour les trains respectant la signalisation au sol. 12.7 Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1. Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.																																								
10 Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS 10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren. Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.	13 Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen und entbunden. Vous êtes dispensé de marcher à vue entre et X 14 Sie müssen sich vergewissern, dass alle Straßensignale am BÜ 40 funktionieren. Vor Weiterfahrt müssen Sie eine Zustimmung des Fdl Wissembourg einholen.	Übermittlungscode (numéro de transmission):RWND-0xx..... Wissembourg....., XX.Xx.XXXX.....,XX.....XX..... (Ort - lieu) (Datum - date) (Uhr - heure) (Minuten - minutes)Mustermann.....,Muller, Tf..... (Fahrdienstleiter - agent circulation) (erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) - reçu (nom, fonction)) bei fmdl. Übermittlung (en cas de transmission téléphonique) : X ZF (RST) / <input type="checkbox"/> andere (autre)																																								

6.4 Muster für Befehl Nr. 12 und 12.2: BÜ 40 gemäß Punkt 6.2.3 – Störungsart c und d./ **6.4** Fac-similé ordre n° 12 avec n°12.2 : Dérangement du PN 40 selon art. 6.2.3 – Dérangement c et d.

Vordruck 1 von 1 Imprimé(s) ... / ...

Befehle
Ordres
1 - 14

Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt KI
Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt 29763.....

Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.

Standort: km 60,0..... in Rgl/Ggl/Gl Winden- Wissembourg.....
(km / Signal / Weiche) (GI-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)

Lieu (km / signal / aiguillage) (numéro, poste / entre le poste et le poste)

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

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

km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
20	auf Sicht	zwischen Bf Winden	und Bf Wissembourg	von Sig C12	bis km 59,0	10
	auf Sicht					
	auf Sicht					

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

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

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

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

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

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

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

8 **Sie müssen** – zwischen Zmst und Zmst
Vous devez vous arrêter entre le poste de et le poste de
– im Bf/Bft / auf Abzw/Üst halten vor BÜ in km
– en gare / secteur circulation / bif / jonction de avant le PN au km
/ km / km / km / km / km
Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.
Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.

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

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

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

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

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

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

12.6 *) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird.
seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.

12.7 Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1.
Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.

13 **Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen und entbunden.**
Vous êtes dispensé de marcher à vue entre et

14

Übermittlungscode (numéro de transmission):

Wissembourg, (Qrt - lieu)XX.Xx.XXXX.....,XX.....,XX.....
(Datum - date) (Uhr - heure) (Minuten - minutes)

.....Muller, Tf....., erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) – reçu (nom, fonction)
(Fahrdienstleiter – agent circulation)

6.4 Muster für Befehl Nr. 12 und 12.2: BÜ 40 gemäß Punkt 5.9.2.3 – Störungsart c und d./ **6.4** Fac-similé ordre n° 12 avec 12.2 : Déangement du PN 40 selon art. 5.9.2.3 – Déangement c et d.

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

Befehle <i>Ordres</i>	14.1 – 14.35	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. Standort: in Rgl/Ggl/Gl Lieu voie
---------------------------------	---------------------	--

14.3	Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg. Vous circulez vers une voie de longueur réduite.
-------------	--

14.4	Halten Sie an vor – gestörtem – – auch bei Fahrtstellung – (Signal usw.) Arrêtez-vous avant le signal ... – en déangement – même si le signal est ouvert –
-------------	--

14.6	Bleiben Sie halten - Restez à l'arrêt.
-------------	--

Übermittlungscode - numéro de transmission:

..... (Ort - lieu) , (Datum - date) , (Uhr - heure) (Minuten - minutes)
 (Fahrdienstleiter - agent circulation) , erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) - reçu (nom, fonction) ,
 bei fmdl. Übermittlung - en cas de transmission téléphonique :
 ZF - RST / andere - autre

14.35	Befehl ist zurückgezogen - Ordre ... est annulé. (Übermittlungscod des zurückziehenden Befehls - numéro de transmission de l'ordre à annuler)
--------------	---

Übermittlungscode - numéro de transmission:

..... (Ort - lieu) , (Datum - date) , (Uhr - heure) (Minuten - minutes)
 (Fahrdienstleiter - agent circulation) , erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) - reçu (nom, fonction) ,
 bei fmdl. Übermittlung - en cas de transmission téléphonique :
 ZF (RST) / andere (autre)

DB-Befehl deutsch/französisch Variante 1, gültig ab 14.06.2020

Grund Nr. <small>motif n°</small>	Anlass für Befehl 12 motifs de l'ordre 12	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 ordre 12, colonne 1 ou 2
-----------------------------------	--	---

Gleisbelegung, Zugfolge / occupation de la voie, succession des trains

1	Gleis kann besetzt sein / la voie peut être occupée	auf Sicht / marche à vue
2	Fahrzeuge im Gleis / voie occupée	auf Sicht / marche à vue
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs / Circulations engagées sur voie fermée	auf Sicht / marche à vue
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / réception sur voie en impasse	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse particulièrement courte	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg / pas de distance de glissement	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / déangement des communications entre postes d'annonce	auf Sicht / marche à vue
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit / période de fermeture à la circulation	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren / train de voyageurs circule exceptionnellement sur une voie réservée aux trains de fret	40 km/h

Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen / PN, passages planchés, gouttières des voies

10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert / PN insuffisamment protégés	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / ornières verglacées et enneigés	30 km/h

Arbeiten, La / travaux, LTV

20	Bauarbeiten - Travaux	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gleis / portion de voie fermée impraticable	auf Sicht / marche à vue
22	Zustand nach Bauarbeiten / Constat de l'infrastructure après travaux	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt / personnel du chantier non avisé	auf Sicht / marche à vue
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La / réduction de la vitesse inférieure à celle reprise au « La »	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis / agents présents dans la voie fermée	20 km/h und auf Sicht

Mängel an Bahnanlagen / défauts aux installations

30	Mängel am Oberbau / défaut de la voie	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) / présomption d'avarie caténaire (également sur voie voisine)	auf Sicht / marche à vue
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) / présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)	auf Sicht / marche à vue
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel / présomption de stalactite dans le tunnel	auf Sicht / marche à vue
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört / équipement PZB au sol en déangement	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen / enclenchement aiguille / signal en déangement	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert / aiguille immobilisée manuellement sans cadennassage.	5 km/h
37	HOA / FBOA gestört - DBC / Détecteur de frein(s) serré(s) en déangement	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich / Information des voyageurs à quai impossible	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert / Voyageurs non informés du changement du quai.	auf Sicht / marche à vue

Besonderheiten am Zug / particularités au train

40	Engstelle für Lü-Sendungen / gabarit réduit pour transports exceptionnels	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen / Armement de la voie insuffisant pour véhicules à charge D	*)
42	Spitzensignal unvollständig / signalisation d'avant incomplète	40 km/h
43	Windwarnung / avis de vents forts	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / Vitesse limite autorisée variable

Befehle 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.
Ordres
14.1 –
14.35
 Standort: in Rg|Gg|GI
 Lieu voie

14.3 Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einfahrtweg.
 Vous circulez vers une voie de longueur réduite.

14.4 Halten Sie an vor - gestörtem -
 - auch bei Fahrtstellung - (Signal usw.)
 Arrêtez-vous avant le signal ... - en dérangement - même si le signal est ouvert -

14.6 Bleiben Sie halten - Restez à l'arrêt.

Übermittlungscodé - numéro de transmission:

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

 (Fahrdienstleiter - agent circulation) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) - reçu (nom, fonction)
 bei fmdl. Übermittlung - en cas de transmission téléphonique :
 ZF - RST / andere - autre

14.35 Befehl ist zurückgezogen - Ordre ... est annulé.
 (Übermittlungscodé des zurückziehenden Befehls -
 numéro de transmission de l'ordre à annuler)

Übermittlungscodé - numéro de transmission:

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

 (Fahrdienstleiter - agent circulation) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) - reçu (nom, fonction)
 bei fmdl. Übermittlung - en cas de transmission téléphonique :
 ZF (RST) / andere (autre)

DB-Befehl deutsch/französisch Variante 1, gültig ab 14.06.2020

Grund Nr. / motif n°	Anlass für Befehl 12 / motifs de l'ordre 12	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 / ordre 12, colonne 1 ou 2
----------------------	---	---

Gleisbelegung, Zugfolge / occupation de la voie, succession des trains

1	Gleis kann besetzt sein / la voie peut être occupée	auf Sicht / marche à vue
2	Fahrzeuge im Gleis / voie occupée	auf Sicht / marche à vue
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs / Circulations engagées sur voie fermée	auf Sicht / marche à vue
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / réception sur voie en impasse	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse particulièrement courte	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg / pas de distance de glissement	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / dérangement des communications entre postes d'annonce	auf Sicht / marche à vue
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit / période de fermeture à la circulation	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren / train de voyageurs circule exceptionnellement sur une voie réservée aux trains de fret	40 km/h

Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen / PN, passages planchés, gouttières des voies

10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert / PN insuffisamment protégés	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / ornières verglacées et enneigés	30 km/h

Arbeiten, La / travaux, LTV

20	Bauarbeiten - Travaux	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gleis / portion de voie fermée impraticable	auf Sicht / marche à vue
22	Zustand nach Bauarbeiten / Constat de l'infrastructure après travaux	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt / personnel du chantier non avisé	auf Sicht / marche à vue
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La / réduction de la vitesse inférieure à celle reprise au « La »	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis / agents présents dans la voie fermée	20 km/h und auf Sicht

Mängel an Bahnanlagen / défauts aux installations

30	Mängel am Oberbau / défaut de la voie	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) / présomption d'avarie caténaire (également sur voie voisine)	auf Sicht / marche à vue
32	Verdacht auf Unwetterschäden (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 Sperrvorrichtung gesichert / aiguille immobilisée manuellement sans cadénassage.	5 km/h
37	HOA / FBOA gestört - DBC / Détecteur de frein(s) serré(s) en dérangement	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich / Information des voyageurs à quai impossible	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert / Voyageurs non informés du changement du quai.	auf Sicht / marche à vue

Besonderheiten am Zug / particularités au train

40	Engstelle für Lü-Sendungen / gabarit réduit pour transports exceptionnels	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen / Armement de la voie insuffisant pour véhicules à charge D	*)
42	Spitzensignal unvollständig / signalisation d'avant incomplète	40 km/h
43	Windwarnung / avis de vents forts	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / Vitesse limitée autorisée variable

6.5 Muster für Befehl Nr. 8, 12 und 14: Rückkehr der Sperrfahrt mit liegengebliebenen Zug in den rückgelegenen Bahnhof gemäß Punkt 5.3.2.1 Fall 1.

6.5 Fac-similé ordre n° 8, 12 et 14 : envoi d'un secours par l'arrière - retour à la gare en arrière de la Sperrfahrt avec le train en détresse. Voir art. 5.3.2.1 point 1.

Vordruck 1 von 1 Imprimé(s) ... / ...

<p>Befehle Ordres</p> <p>1 - 14 Standort: km 40,1 in Reif/Gel Winden - Wissembourg Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle (km / signal / Weiche) (G-Nr., numéros, poste / entre le poste et le poste) Betriebsstelle</p> <p>Lieu (km / signal / aiguille) voie (numéro, poste / entre le poste et le poste)</p>	<p>11 Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale. Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée. Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.</p>																																								
<p>1 Sie dürfen - in den / im Bf / Bft - auf der Abzw / Üst einfahren - weiterfahren Vous pouvez - entrer en gare / dans le secteur circulation - circuler au-delà de la bif / jonction</p> <p>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 ».</p> <p>2 Sie dürfen - vorbeifahren - weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR - am / an / in Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">Signal usw. signal etc.</th> <th style="width: 35%;">Bezeichnung / km désignation / km</th> <th style="width: 50%;">Bf gare, Bft secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, Bk poste de block, Dkst point de protection</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> <p>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 ».</p> <p>3 Sie dürfen aus dem Bf/Bft ausfahren. Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation</p> <p>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 ».</p>	Signal usw. signal etc.	Bezeichnung / km désignation / km	Bf gare, Bft secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, Bk poste de block, Dkst point de protection										<p>X 12 Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten: Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">km/h</th> <th style="width: 10%;">auf Sicht km/h</th> <th style="width: 20%;">im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction</th> <th style="width: 20%;">und Bf / Bft / Abzw / Üst et gare / secteur circulation / bif / jonction</th> <th style="width: 10%;">in / von km / Sig du km / signal</th> <th style="width: 10%;">bis km / Sig au km / signal</th> <th style="width: 10%;">Grund Nr. motif n°</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td>auf Sicht</td> <td>zwischen Bf Winden</td> <td>und Bf Wissembourg</td> <td>von km 40,1</td> <td>bis km 60,041</td> <td>siehe 14</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> <p>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</p> <p>12.2 Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat. Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.</p> <p>12.3 Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à</p> <p>12.4 PZB - am sig - in km - ständig wirksam / unwirksam. Balise PZB - du signal - au km - constamment active / inactive.</p> <p>12.6 *) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.</p> <p>12.7 Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1. Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.</p>	km/h	auf Sicht km/h	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction	und Bf / Bft / Abzw / Üst et gare / secteur circulation / bif / jonction	in / von km / Sig du km / signal	bis km / Sig au km / signal	Grund Nr. motif n°		auf Sicht	zwischen Bf Winden	und Bf Wissembourg	von km 40,1	bis km 60,041	siehe 14		auf Sicht							auf Sicht					
Signal usw. signal etc.	Bezeichnung / km désignation / km	Bf gare, Bft secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, Bk poste de block, Dkst point de protection																																							
km/h	auf Sicht km/h	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst en / entre gare / secteur circulation / bif / jonction	und Bf / Bft / Abzw / Üst et gare / secteur circulation / bif / jonction	in / von km / Sig du km / signal	bis km / Sig au km / signal	Grund Nr. motif n°																																			
	auf Sicht	zwischen Bf Winden	und Bf Wissembourg	von km 40,1	bis km 60,041	siehe 14																																			
	auf Sicht																																								
	auf Sicht																																								
<p>X 8 Sie müssen - zwischen Zmst ...Winden..... und ZmstWissembourg..... Vous devez vous arrêter entre le poste de et le poste de</p> <p>- im Bf/Bft / auf Abzw/Üst halten vor BÜ in km ...41,152.... - en gare / secteur circulation / bif / jonction de avant le PN au km</p> <p>/ km / km / km / km / km</p> <p>Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist. Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.</p>	<p>13 Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen und entbunden. Vous êtes dispensé de marcher à vue entre et</p> <p>X 14 Fahren Sie mit dem liegengebliebenen Zug zurück bis zum Einfahrsignal C12 des Bahnhofs Wissembourg und melden Sie sich anschließend beim FdL.</p>																																								
<p>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</p>	<p>Übermittlungscode (numéro de transmission):RWND-0xx.....</p> <p>Wissembourg.....,XX.Xx.XXXX.....,XX.....XX..... (Ort - lieu) (Datum - date) (Uhr - heure) (Minuten - minutes)</p> <p>.....Mustermann..... (Fahrdienstleiter - agent circulation) erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) - reçu (nom, fonction) bei fmdl. Übermittlung (en cas de transmission téléphonique) :X ZF (RST) / <input type="checkbox"/> andere (autre)</p>																																								
<p>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.</p>																																									

6.6 Muster für Befehl Nr. 2: Vorbeifahrt am TLC 7 + C1 + S11 gemäß Punkt 6.2.5
6.6 Fac-similé ordre n° 2 : Franchissement TLC 7 + C1 + S11 selon art. 6.2.5

Befehle
Ordres
1 - 14

~~Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt KI~~
~~Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt~~ 123456.....
Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.

Standort: **TLC 7** in Rgl/Ggl/GT **1, Wissembourg**.....
(km / Signal / Weiche) (Gf-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)
Lieu (km / signal / aiguille) (numéro, poste / entre le poste et le poste)

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

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

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

Signal usw. sinal etc.	Bezeichnung / km désianation / km	Bf gare, Bft secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, Bk poste de block, Dkst point de protection
TLC	TLC 7 km 57,363	Bf Wissembourg
C	C 1 km 57,206	Bf Wissembourg
S	S 11 km 60,010	Bf Wissembourg

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

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

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

8 Sie müssen – zwischen Zmst und Zmst
Vous devez vous arrêter entre le poste de et le poste de
– im Bf/Bft / auf Abzw/Üst halten vor BÜ in km
– en gare / secteur circulation / bif / jonction de avant le PN au km

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12.6 *) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird.
seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.

12.7 Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1.
Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.

13 Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen und entbunden.
Vous êtes dispensé de marcher à vue entre et

14

Übermittlungscode (numéro de transmission):

Anlage / Annexe 7

ABX Rail Telecom D / F

Winden (Pfalz) - Wissembourg

<i>Version N°</i>	<i>From</i>	<i>Author</i>
1.0	02.12.2013	Dr. Pospischil, Klein, (Traduction française : P. Meyer)

Sommaire / Contents / Inhaltsübersicht :

1	Exploitation : généralités, données d'infrastructure.	Track-side data	Infrastrukturdaten
2	Exploitation: Interlocuteurs responsable(s) o de l'exploitation de la section frontière. o de la rédaction des consignes frontières.	Contact-Persons for Operations and border line regulations, Responsible Line Manager	Ansprechpartner für die örtliche Betriebsdurchführung und Grenzbetriebsregelungen
3	Maintenance : o responsable(s) de la téléphonie et du radio sol-train	Contact-Person for operational telecom equipment	Ansprechpartner für die betrieblichen Telekommunikationsanlagen
4	Exploitation : (Postes de) o fonction et n° de tél. .	Traffic controllers and Phone numbers	Betriebsführende Stellen und deren Rufnummern
5	Exploitation : o moyens et liens de communication inter-frontalier.	Cross Border Telecommunication	Grenzüberschreitende Tk-Verbindungen
6	Exploitation : o Radio sol-train analogique	Analogue train Radio	Analoger Zugfunk
7	GSM-R : installations.	GSM-R Installations	GSM-R Einrichtungen
8	GSM-R : réseaux et points de commutation.	GSM-R network selection / Switching points	GSM-R Netzwahl / Umschaltpunkte
9	ETCS (-)	ETCS (-)	ETCS (-)
10	GSM-R et IRTN/Basa : numérotation inter-réseau.	Dialling Codes GSM-R and IRTN for calls into the other network	Einwahlnummern GSM-R und IRTN/Basa für Rufe ins andere Netz
11	GSM-R /ETCS : condition d'accès au réseau, bureau d'admission des véhicules.	GSM-R /ETCS as Network Access Criteria, Admission of Rolling Stock	GSM-R /ETCS als Netzzugangskriterium, Zulassung von Fahrzeugen
-	GSM-R : lignes et couverture réseau.	Maps of the line and GSM-R coverage	Streckenkarten und GSM-R Ausleuchtung

N° . de l'Item :	RFF/SNCF (F)	DB Netz (D)	Thema
1	Donnés d'infrastructure		Infrastrukturdaten
1.1	Gare frontière de Wissembourg km 57,637 (F)	Winden (Pfalz) km 31,025 (D)	Grenzbahnhof in
1.2	Limites de la section frontière. Km 60,026 (F) = Km 44,618 (D)	Km 44,618 (D) = Km 60,026 (F)	Bahn-Verwaltungsgrenze in
1.3	Etendue de la section frontière. 2,389 km	13,593 km	Länge Grenzstrecke
1.4	Vitesse maximale de la section frontière [km/h] 80	100	Max zul V [km/h]
1.5	Gare de changement des circulations monomodales. Wissembourg (Ligne non électrifiée)	- (Strecke nicht elektrifiziert)	Systemwechselbahnhof

No.	Item	RFF/SNCF (F)	DB Netz (D)	Thema
2.	Exploitation : Interlocuteurs responsable(s) ○ de l'exploitation de la section frontière. ○ de la rédaction des consignes frontières.		Ansprechpartner für die örtliche Betriebsdurchführung und Grenzbetriebsregelungen	
2.1	<i>Head of regional operations</i>			
	Dirigeant de l'Unité Operationelle	SNCF EIC Alsace UO Circulation Saverne	I.NVR-SW-R PFZ(B) Regionalnetz Pfalz	Leiter Betriebs durchführung in der Region
	Téléphone (UIC):	[9033]*788-901	[0049]*(9)7360-375	Telefon (Basa)
	Téléphone (public)	+33(0)388 018-901	+49 (0)6321 851-375	Telefon (Telekom)
2.2	<i>Operating methods and border line regulations</i>			
	Méthodes d'exploitation et consigne frontière.	SNCF EIC Alsace Pôle Sécurité	I.NVR-SW-R PFZ (B) Regionalnetz Pfalz, Neustadt (Weinstraße)	Betriebsverfahren, Grenzbetriebsregelungen
	Téléphone (UIC):	[9033]*781-437	[0049]*(9)7360-376	Telefon (Basa)
	Téléphone (public)	+33(0)388 754-437	+49 (0)6321 851-376	Telefon (Telekom)
2.3	<i>Responsible Line manager local operations</i>			
	Dirigeant « Exploitation » du site	SNCF EIC Alsace , DPx Haguenau	I.NVR-SW-R PFZ (B) Regionalnetz Pfalz, Neustadt (Weinstraße)	Bezirksleiter Betrieb
	Téléphone (UIC):	[9033]* 78 52-51	[0049]*(9)7360-392	Telefon (Basa)
	Téléphone (public)	+33(0)38805 40-51	+49 (0)6321 851-392	Telefon (Telekom)

No.	Item	RFF/SNCF (F)	DB Netz (D)	Thema
3	Maintenance : Interlocuteurs responsables ○ de la maintenance téléphonie et du radio sol-train		Ansprechpartner für die betrieblichen Telekommunikationsanlagen	
3.1	<i>Responsible for railway telecom equipment</i>			
	Dirigeant « Télécom » (secteur CRIR)	SNCF Agence de Services Télécom et Informatique (ASTI)	I.NP-SW-D-KAR(IL) Produktionsdurchführung Karlsruhe	Bezirksleiter Telekommunikation
	Téléphone (UIC):	[9033]* 78 13 65	[0049]*(9)72-4853	Telefon (Basa)
	Téléphone (public)	+33(0)388 75 43 65	+49 (0)721 938-4853	Telefon (Telekom)

*) L'interconnexion, via UIC-IRTN, entre RPIS (F) et BASA (D) n'est pas opérationnelle à l'heure actuelle. Die Verbindung über UIC-IRTN zwischen der BASA (D) und RPIS (F) ist derzeit nicht verfügbar.

No.	Item	RFF/SNCF (F)	DB Netz (D)	Thema
4	Exploitation (Postes de): fonction et n° de tél. des interlocuteurs.		Betriebsführende Stellen und deren Rufnummern	
4.0	<i>Primary Traffic Controller</i>			
	Régulateur	COGC AL	BZ Karlsruhe Streckendisponent 2	Betriebszentrale Zugdisponent Standort
	Téléphone (UIC):	[9033]*781 391	[0049]*(9)72-7950	Telefon (Basa)
	Téléphone (public)	+33 (0)388754 391	+49 (0)721 938-7950	Telefon (Telekom)
	GSM-R (D) LDA	-	1200	GSM-R (D) LDA
	GSM-R (F) LDA	n.a.	n.a	GSM-R (F) LDA
	GSM-R CT 7	-	(900 049)76 0201 01	GSM-R CT 7
	GSM-R CT 9	-	(+49 1835) 9916 25012	GSM-R CT 9
4.1	<i>Secondary Traffic Controller</i>			
	Agent circulation Gare / Poste.	AC Wissembourg Poste 1	Fdl Winden (Pf) Stw „Wf“	Fahrdienstleiter Bahnhof / Standort
	Téléphone (UIC):	[9033]* 78 - 5229	[0049]* (9)7363-44	Telefon (Basa)
	Téléphone (public)	+33 (0)388 54 84 63	+49 (0)6349 9621-44	Telefon (Telekom)
	GSM-R (D) LDA	1300	1300	GSM-R (D) LDA
	GSM-R (F) LDA	n.a.	n.a	GSM-R (F) LDA
	GSM-R (D) CT 7	(900 049)76 0164 02	(900 049)76 6209 02	GSM-R CT 7
	GSM-R (D) CT 8 (OPH)	(+49 1835) 8463531	n.v.	GSM-R CT 8 (OPH)
	GSM-R (D) CT 9 (pupitre de gare)	n.a.	(+49 1835) 9916 27007	GSM-R CT 9 (GeFo)
4.1.1	Zone d'alerte radio 299 : REC est capté par des cellules actives (CoO)	GCA 60867: CI 7300 und 7304 von/du km 32,0 (D) bis / jusqu'à Wissembourg km 57,6 (F) Streckenende / Fin de la ligne		Notrufbereich 299 REC wird empfangen aus den aktiven Zellen(CoO)
	REC est émis aux cellules passives (non CoO) jusqu'à :	-	CI 0339 und 7373 von km 30,0 bis km 32,0 (Strecke 3433) sowie bis Bad Bergzabern (Str. 3442) und nach Kandel bis km 8,5 (Str. 3443)	REC wird zusätzlich gesendet in passive Zellen bis nach
4.1.2	Zones opérationnelles relevant de l'AC (si divergence avec 4.1.1)	Du km 44,602 (D) = km 60,012 (F) Signal C 12 Au km 57,6 (F) Heurtoir/ Fin de la ligne	Von km 30,127 (D) ESig B Winden (Strecke 3433) Bis km 44,602 (D) = km 60,012 (F) ESig C 12 Wissembourg	Zuständigkeitsbereich Fdl (falls von 4.1.1 abweichend)

*) L'interconnexion, via UIC-IRTN, entre RPIS (F) et BASA (D) n'est pas opérationnelle à l'heure actuelle.
Die Verbindung über UIC-IRTN zwischen der BASA (D) und RPIS (F) ist derzeit nicht verfügbar.

No.	Item	RFF/SNCF (F)	DB Netz (D)	Thema
4.2	Autres lieux opérationnels	<i>Further enclosed operating points</i>		Weitere Betriebsstellen
4.2.1	Poste d'aiguillage	-	Winden Stw „Wn“	Weichenwärter
	GSM-R CT 7	-	(900 049)76 6203 21	GSM-R CT 7
	GSM-R CT 9	-	(+49 1835) 9916 31948	GSM-R CT 9
4.2.2	Garde-barrières (PN)	-	--	Schrankenwärter
4.2.3	Autres	-	-	Sonstige Stellen
4.2.4	Régulateur Sous-Station	Ligne non électrifiée	Grenzstrecke ist nicht elektrifiziert	Bahnstrom / Zes

No.	Item	RFF/SNCF (F)	DB Netz (D)	Thema
5	Exploitation / Maintenance: moyens et liens de télécommunication transfrontalières.		Grenzüberschreitende Tk-Verbindungen	
5.1	Communication entre AC frontaliers / voisins	<ul style="list-style-type: none"> • Ligne directe vers Winden ; • RPIS (UIC IRTN)*) • GSM-R 	<ul style="list-style-type: none"> • Fs RWND-XFWBG • Basa (UIC IRTN)*) • GSM-R 	Verbindung zum Fdl Nachbarbahn via
5.2	Système / Ligne de secours	Télécom	Telekom	Rückfallsystem
5.3	Localisation de l'enregistreur de communication	N/A	für Fs kein Sprachspeicher	Standort Sprachspeicher

No.	Item	RFF/SNCF (F)	DB Netz (D)	Thema
6	Radio analogique	N/A	War nur im Bereich des Bf Winden vorhanden / ab IBN GSM-R außer Betrieb	Analoger Zugfunk
6.1	Radio Sol Train	-	-	Zugfunk
6.7	Canal radio local	-	-	Ortskanal
6.8	Canal radio manoeuvres	-	-	Rangierfunk
6.9	Canal radio pour locomotives de pousse	-	-	Schiebekanal

*) L'interconnexion, via UIC-IRTN, entre RPIS (F) et BASA (D) n'est pas opérationnelle à l'heure actuelle. Die Verbindung über UIC-IRTN zwischen der BASA (D) und RPIS (F) ist derzeit nicht verfügbar.

No.	Item	RFF/SNCF (F)	DB Netz (D)	Thema
7	GSM-R Installations	Phase 1D: (Phase 2 pas prévue):	Phase 1D: in Betrieb April 2012	GSM-R Einrichtungen
7.1	Pupitre de l'AC	OPH TigR 350	Dicora-S	Terminal beim Fdl
7.2	Position de la BTS	→	a) Schweighofen Km 43,610 (D) b) Weillerhof km 37,172 (D)	BTS Standort
7.3	N° de la cellule (CI)	→	a) 07300 b) 07304	Funkzelle No. (CI)
7.4	Fréquences BCCH	→	a) CH 969 b) CH 963	Frequenzen BCCH
7.5.1	Couverture transfrontalière de la dernière BTS jusqu'à	Wissembourg km 57 (F)	-	Ausleuchtung (IST) grenzüberschreitend von der Nachbar BTS bis
7.5.2	Longueur de la section ayant une double couverture (sur le territoire)	-	-	Abschnitt (IST) mit doppelter Ausleuchtung (im eigenen Netz)
7.6.1	Localisation du MSC	-	Stuttgart	MSC Standort
7.6.2	MSC type Anchor / Relais	-	Anchor	Typ Anchor / Relay
7.7	Enregistrement des appels / le suivi des appels enregistrés est possible en s'adressant vers	→	DB Systel NOC Stuttgart, abrufbar über DB Netz RB Südwest in Karlsruhe	Sprachaufzeichnung abrufbar bei
7.8.1	Autres AC dans la même cellule	→	Fdl Wissembourg	Andere Fdl in der gleichen Funkzelle
7.8.2	AC responsable GSM-R <1300>	→	Fdl Winden (Pfalz)	Funktechnisch zuständiger Fdl GSM-R <1300>

No.	Item	SNCF RESEAU (F)	DB Netz (D)	Thema
8.	GSM-R : réseau et points de commutation.	Dans le sens Wissembourg	in Richtung Winden	GSM-R Netzeinwahl
8.1	Phase de migration No. 1			Migrationsstufe 1
8.1.1	Dernier point singulier	(Sans pertinence vu qu'il n'y a pas de changement de réseau)	(Hier ohne Belang, da keine Netz-Umschaltung stattfindet)	Letzter maßgebend. Betriebspunkt
8.1.2	Premier point singulier			Erster maßgebender Betriebspunkt
8.1.3	Vitesse Max [km/h]			maßgebende Anrückgeschwindigkeit
8.1.4	Distance de freinage (distance de couverture des obstacles)			Bremsweg
8.1.5	Zone de sélection du réseau GSM-R	-	Wissembourg	Bereich für Einwahl GSM-R
8.1.6	Endroit de commutation GSM-R (D) Phase de migration No.1	~ Km 57,637 (F) Wissembourg. Dans la gare à l'arrêt habituel pour tous les trains venant ou partant vers Winden / im Bahnhof am gewöhnlichen Halteplatz für alle Züge von und nach Winden		Einschaltpunkt GSM-R (D) (Migrationsstufe 1)
8.1.7	Emplacement des pancartes Phase 1	-	-	Hinweistafeln Migrationsstufe 1
8.1.8	Etendue de la couverture transfrontalière de la dernière BTS jusqu'à	Km 56 (F)	-	Ausleuchtung (SOLL) grenzüberschreitend von der Nachbar BTS bis
8.2	Phase de migration No. 2ff.	Non prévu pour le moment	Derzeit nicht absehbar	Migrationsstufe 2ff.
No.	Item	SNCF RESEAU (F)	DB Netz (D)	Thema
9	ETCS	n.a.	n.a.	ETCS

No.	Item	SNCF RESEAU (F)	DB Netz (D)	Thema
10	Appels inter-réseau : numérotation GSM-R et IRTN/Basa.		Einwahlnummern GSM-R und IRTN/Basa für Rufe ins andere Netz	
To/ Vers/ Nach→ ↓ From/ De/ Von	NRTN (F)	GSM-R (F)	NRTN (D)	GSM-R (D)
NRTN (F)/ RPIS		n.a.**)	0049 ee(ee) nnn(nn) *)	n.a.**)
GSM-R (F)	n.a.**)		900 049 901 9ee(ee) nnn(nn)	900 049 c xxxxxx(xx)
NRTN (D)/ Basa	9033 ee nnnnn *)	900 033 c xxxxx		901 c xxxxxx(xx)
GSM-R (D)	n.a.**)	900 033 c xxxxxx(xx)	901 9ee(ee) nnn(nn)	
PSTN / PLMN / public number +)	+33 aa(aa) bbb(b) nnn(nn)	+33 669 8 xxxxxx	+49 aa(aa) bbb(b) nnn(nn)	+49 1835 c xxxxxx(xx)

a = PSTN / PLMN local area/town code

b = PSTN local company number (not standardised)

c = GSM-R Call Type according to EIRENE

e = NRTN Town/Area code according to ERNST database (between 1 and 4 digits)

--> <http://ernst.uic.asso.fr/fromtotowns.php>

n = NRTN subscriber number (between 3 and 5 digits)

+) = according to the E.164 numbering scheme

*) = IRTN interconnection between (D) and (F) currently not available

**)= interconnection between RPIS/NRTN (F) and GSM-R (F) currently not available

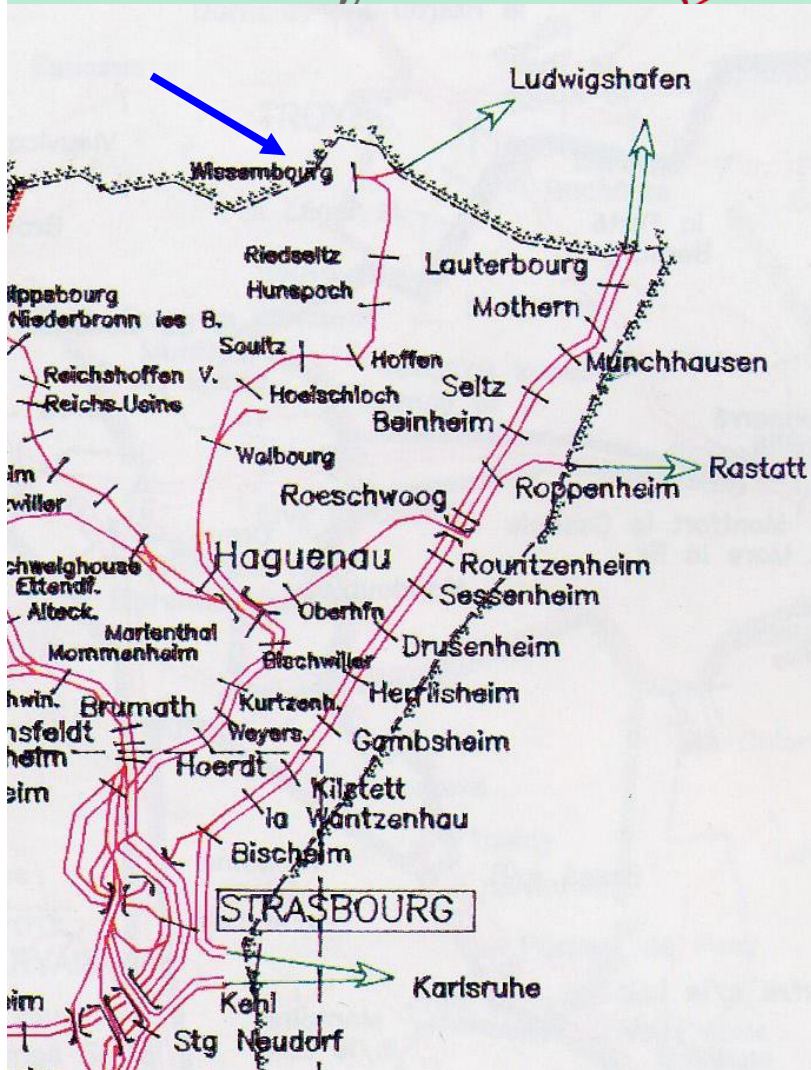
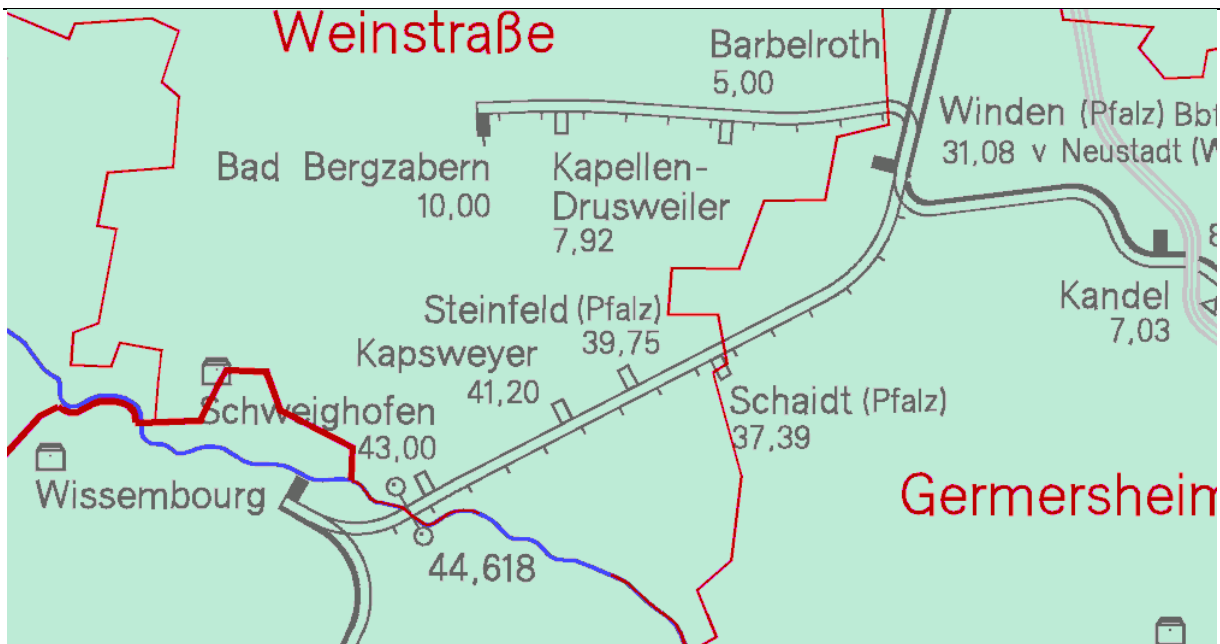
No.	Item	SNCF RESEAU (F)	DB Netz (D)	Thema
11	Admission des véhicules / des radios de cabine GSM-R	Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer F-92055 La Défense	EBA Eisenbahn- Bundesamt D-53018 Bonn	Zulassung Fahrzeuge / GSM-R Fahrzeuggeräte

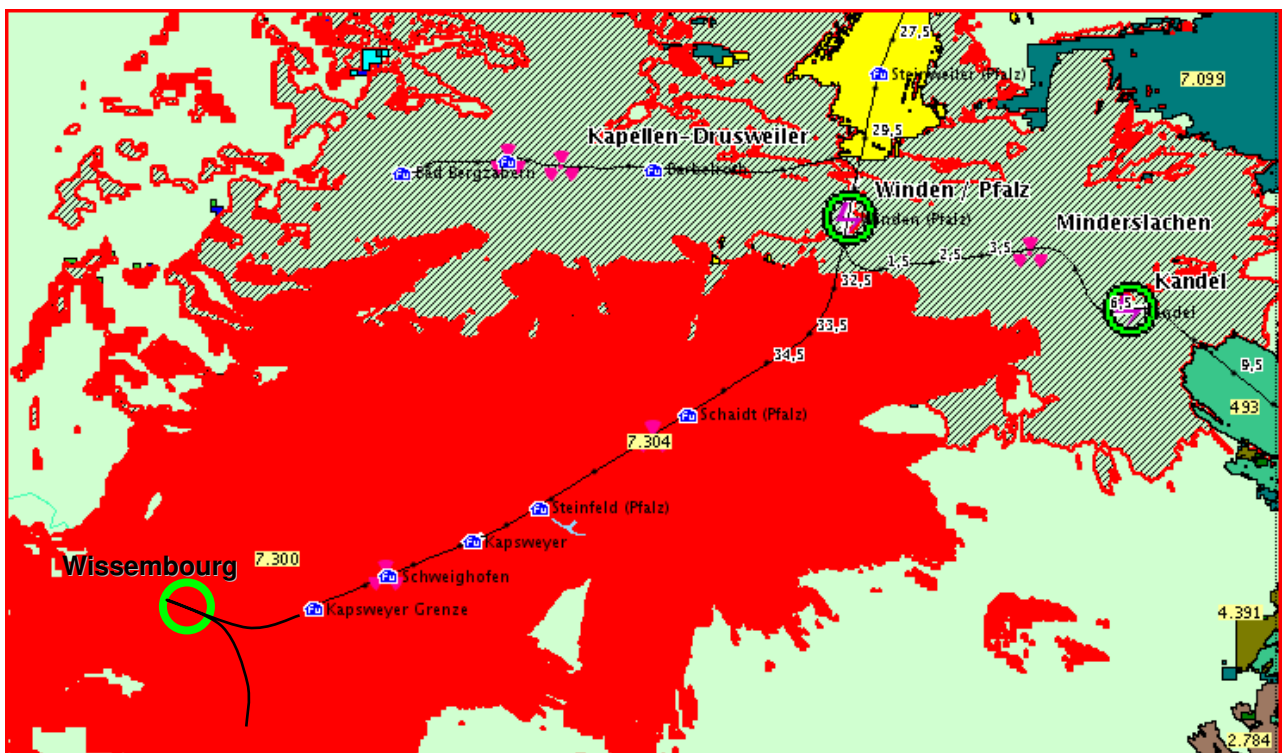
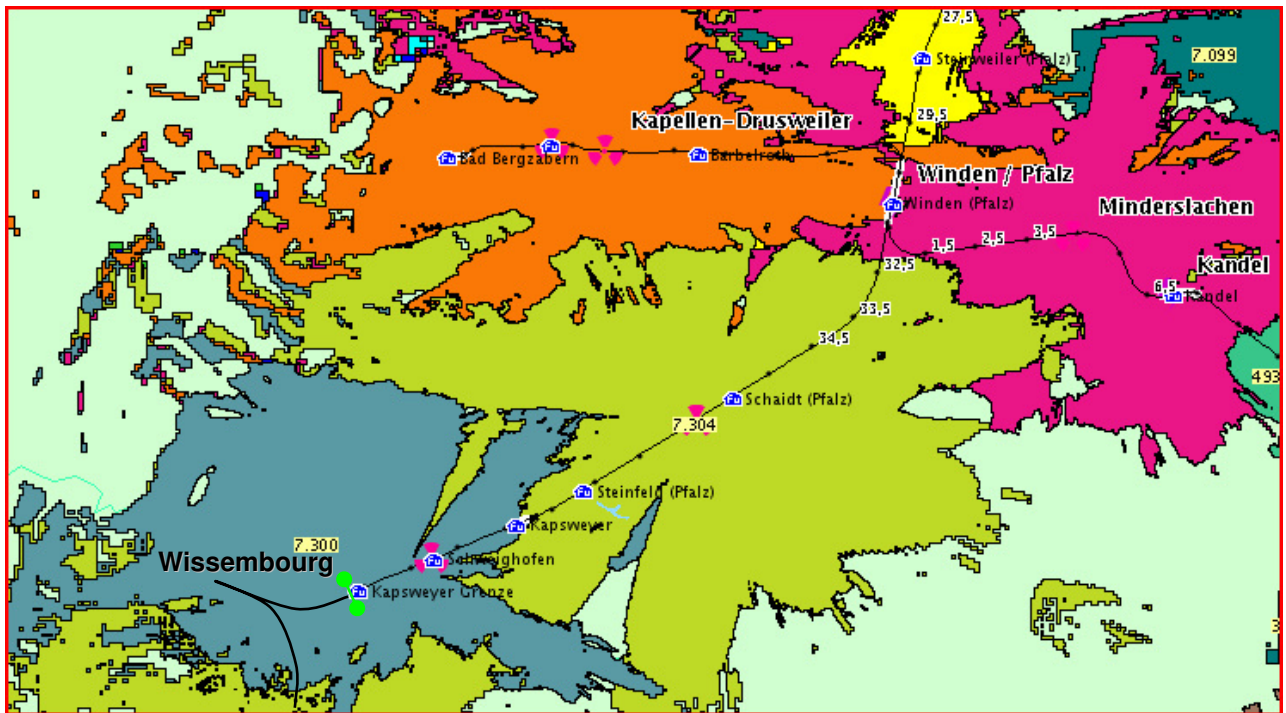
La radio GSM-R constitue, sur la section frontière, un moyen d'accès technique au réseau DB.

Le radio sol train analogique ne doit être plus utilisé pour la communication avec les postes d'exploitation de DB Netz AG, sur les lignes équipées en mode digital.

GSM-R ist auf dieser Grenzbetriebsstrecke ein technisches Netzzugangskriterium.

Der analoge Zugfunk darf auf digital betriebenen Strecken nicht mehr für die Kommunikation mit den betriebsleitenden Stellen der DB Netz AG verwendet werden.





Zone d'alerte radio / Notrufbereich REC <299> im GSM-R (D):

- Cells of Origin (CoO) : Aktive Funkzellen des örtlichen Notrufbereiches, in denen ein Notruf von mobilen Teilnehmern auslösbar und empfangbar ist.
Cellules origines : zone d'action des cellules actives permettant de recevoir et de déclencher une alerte depuis le mobile.
- Cells of no origin (no CoO): Passive Funkzellen, in denen der Notruf aus dem oben dargestellten Notrufbereich auch noch empfangen wird.
Cellules non origine : cellule passive permettant de recevoir les appels d'urgence des cellules actives reprises ci-dessus.
- Fahrdienstleiter (ortsfest / mobil), die einen Notruf aus dem dargestellten Bereich empfangen.
AC recevant l'appel d'urgence de la zone d'alerte marquée.

Änderungen zu den Sprachanforderungen auf der Grenzbetriebsstrecke im Bereich der Betriebsführung durch die DB Netz AG ab 09.12.2018

1.3 Sprachregelung und Meldungen

Alle den Zugverkehr betreffenden Meldungen und Gespräche zwischen den Fahrdienstleitern (Fdl) Wissembourg und Winden werden in deutscher Sprache geführt. Der Fdl Wissembourg ist zweisprachig.

Im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG ist zwischen EVU und EIU die Betriebssprache Deutsch.

...

