

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Grenzüberschreitende Bahnstrecken zur Französischen Republik	302.6007Z98 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsame Regelung haben:

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

und

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

2 Gemeinsame Regelung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke

siehe folgende Seiten

Ab 09.12.2018
letzte Seite beachten!



Direction de METZ - NANCY
Direction Régionale Infrastructure
14, Viaduc J.F. Kennedy
CS 5218
F – 54052 Nancy CEDEX



DB Netz
Niederlassung Südwest
Geschäftseinheit Fern- und Ballungsnetz
Örtliche Betriebsdurchführung
Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4
D - 66111 Saarbrücken

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

Bouzonville - Hemmersdorf

ZWISCHEN SNCF UND DB NETZ AG

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

Bouzonville - Hemmersdorf

ENTRE SNCF ET DB NETZ AG

Gültig ab

Applicable à partir du

01.01.2006

**MN IN 088
(CR SO N° 16)**

Geschäftsführende Stellen

Services dirigeants responsables

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

SNCR Réseau (abgekürzt: SNCF)
 EIC Lorraine
 14, Viaduc J.F. Kennedy
 F-54052 NANCY CEDEX

Verteiler Deutschland: Distribution allemande	Verteiler Frankreich: Distribution française
<p>RB Südwest Fdl Hemmersdorf (Saar) Produktions- Fdl Dillingen (Saar) durchführung Saarbrücken</p> <p>BZ Karlsruhe Netzkoordinator der BZ</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>Etablissement public EPSF de sécurité ferroviaire</p> <p>SNCF Réseau DSSR, IOS, BTE, PRI</p> <p>DSEM CORINT</p> <p>EIC Lorraine Pôle Sécurité COGC (2 ex) BHR UO Circ Metz-Sablon Gare de Creutzwald (Dirigeant Circula- tion)</p> <p>AC Bouzonville</p> <p>Infrapôle Lorraine Pôle QS</p> <p>INFRALOG Lorraine CSS Pagny-sur- Moselle)</p>

Bekanntgaben				
Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	eingearbeitet (Nz.)
1	GSM-R, Tunnel	01.12.2009		eingearbeitet
2	Neuer Befehlsvordruck	13.12.2009		eingearbeitet
3	Neuer DB-Befehl	13.12.2015		eingearbeitet
4	Änderung Vorlaufzeit Trassenbestellung	01.09.2019		eingearbeitet

RECTIFICATIFS

N°	DATE
1	01/12/2009
2	13/12/2009
3 Version 4	13/12/2015
4 Version 5	01/09/2019

DB Netz AG
Niederlassung Südwest
Geschäftseinheit Fern- und Ballungsnetz
Örtliche Betriebsdurchführung
Der Leiter
I.NBB-SW-L 31 SBR

Société Nationale des
Chemins de Fer Français
Direction de Metz-Nancy
Delegation Regionale Infrastructure
14, Viaduc J.F. Kennedy
F-54052 NANCY CEDEX

Saarbrücken, den 14.12.2005

Nancy, le 12.12.2005

gez. i.V. Herrmann

gez. Jean Giltaire

.....

.....

gez. i.A. Gentes

**INHALTSVERZEICHNIS
SOMMAIRE**

**I ALLGEMEINES
CHAPITRE I : GENERALITES**

ARTICLE 1	<i>AUßER KRAFT TRETENDE BESTIMMUNGEN, GÜLTIGKEIT DER RICHTILIE</i> DOCUMENTS ABROGES – DATE D'APPLICATION DE LA CONSIGNE COMMUNE	8 29
ARTICLE 2	<i>INHALT DER REGELUNG DER ÖRTLICHEN BESONDERHEITEN</i> OBJET	8 29
ARTICLE 3	<i>SPRACHREGELUNG</i> LANGUE A EMPLOYER	8 29
ARTICLE 4	<i>ÄNDERUNG VON REGELUNGEN</i> MODIFICATIONS AUX TEXTES REGLEMENTAIRES	8 29

**II GRUNDSÄTZLICHES UND EINRICHTUNGEN AUF DER GRENZSTRECKE
BOUZONVILLE - HEMMERSDORF
CHAPITRE II :
PRINCIPES D'EXPLOITATION ET INSTALLATIONS DE LA SECTION FRONTIERE
BOUZONVILLE-HEMERSDORF**

ARTICLE 5	<i>DEFINITION DER GRENZSTRECKE</i> DEFINITION DE LA SECTION FRONTIERE	9 31
ARTICLE 5 a	<i>BETRIEBSFÜHRUNG UND VERKEHR AUF DER GRENZSTRECKE</i> REGIME D'EXPLOITATION ET SERVICE DE LA CIRCULATION	9 31
ARTICLE 6	<i>ÜBERPRÜFUNG DER GESCHWINDIGKEIT, UMSCHALTUNG DER ZUGSICHERUNGSSYSTEME</i> COMMUTATION DES SYSTEMES DE CONTROLE DE VITESSE	9 31
ARTICLE 7	<i>FERNMELDEVERBINDUNGEN</i> LIAISONS TELEPHONIQUES	10 31
ARTICLE 8	<i>SICHERUNG DES ZUGVERKEHRS</i> CANTONNEMENT DES TRAINS	10 32
ARTICLE 9	<i>BAHNÜBERGANG (BÜ) NR. 3 IN KM 6,967</i> PASSAGE A NIVEAU (PN) N°3 – Km 6,967	10 32
ARTICLE 10	<i>VORÜBERGEHEND EINGERICHTETE LANGSAMFAHRSTELLEN</i> INSTALLATIONS DE LIMITATIONS TEMPORAIRES DE VITESSE	12 33
ARTICLE 11	<i>ÄNDERUNG DER SIGNALISIERUNG</i> MODIFICATION DE LA SIGNALISATION	13 34

ARTICLE 12	<i>ÄNDERUNG VON TECHNISCHEN EINRICHTUNGEN</i> MODIFICATIONS DES INSTALLATIONS	14 35
------------	--	----------

III ZÜGE FAHREN

CHAPITRE II : PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS

ARTICLE 13	<i>FAHRPLÄNE</i> HORAIRE DES TRAINS	14 36
ARTICLE 14	<i>SCHLUSSSIGNALE AN ZÜGEN</i> SIGNALISATION D'ARRIERE DES TRAINS	15 36
ARTICLE 15	<i>AUßERGEWÖHNLICHE SENDUNGEN</i> ACHEMINEMENT DES TRANSPORTS EXCEPTIONNELS	15 36
ARTICLE 16	<i>SONDERZÜGE</i> TRAINS SPECIAUX	16 37
ARTICLE 17	<i>AUSFALL VON ZÜGEN</i> SUPPRESSION DE TRAINS	17 38

IV RANGIEREN

CHAPITRE IV : MANOEUVRES

ARTICLE 18	<i>KUPPELN DER TRIEBFAHRZEUGE</i> ATTELAGE DES ENGIN MOTEURS	17 39
ARTICLE 19	<i>RANGIEREN ÜBER DAS EINFAHRSIGNAL C 12 DES BAHNHOFES BOUZONVILLE HINAUS</i> MANOEUVRES AU-DELA DU SIGNAL D'ENTREE C12 DE BOUZONVILLE	17 39

V FAHRDIENST AUF DEN BETRIEBSSTELLEN

CHAPITRE V : CIRCULATION DES TRAINS

ARTICLE 20	<i>REIHENFOLGE DER ZÜGE</i> ORDRE DE SUCCESSION DES TRAINS	18 40
ARTICLE 21	<i>FAHRDIENSTLICHE MELDUNGEN</i> MODALITES DE COMMUNICATION	18 40
ARTICLE 22	<i>DURCHFÜHRUNG DER ZUGMELDUNGEN</i> PROCEDURE D'ANNONCE DES TRAINS	19 41
ARTICLE 23	<i>SCHRIFTLICHE BEFEHLE</i> ORDRES ECRITS	20 42
ARTICLE 24	<i>GLEISSPERRUNGEN AUF DER GRENZSTRECKE BEI UNFÄLLEN UND BETRIEBSSTÖRUNGEN</i> FERMETURE DE LA VOIE SUR LA SECTION FRONTIERE POUR ACCIDENT OU INCIDENT	20 42

ARTICLE 25	<i>LIEGENBLEIBEN VON ZÜGEN UND ZUGTEILEN</i>	20
	TRAIN OU PARTIE DE TRAIN LAISSEE EN PLEINE VOIE	43
ARTICLE 26	<i>SPERRFAHRTEN FÜR HILFELEISTUNGEN</i>	20
	CIRCULATION A VOIE FERMEE D'UN TRAIN DE SECOURS	43
ARTICLE 27	<i>VÖLLIG GESTÖRTE VERSTÄNDIGUNG</i>	21
	DERANGEMENT DE L'ENSEMBLE DES MOYENS DE COMMUNICATIONS	44
ARTICLE 28	<i>ANHALTEN DER ZÜGE BEI GEFAHR</i>	21
	ARRET DES CIRCULATIONS EN CAS DE DANGER	44
ARTICLE 29	<i>ANFORDERN VON HILFE</i>	22
	DEMANDE DE SECOURS	44
ARTICLE 30	<i>GEFÄHRLICHE EREIGNISSE</i>	22
	SITUATIONS DANGEREUSES	45

VI ARBEITEN
CHAPITRE VI : TRAVAUX

ARTICLE 31	<i>ARBEITEN AN TECHNISCHEN EINRICHTUNGEN OHNE GLEISSPERRUNG</i>	23
	TRAVAUX SUR LES INSTALLATIONS DE SECURITE NE NECESSITANT PAS DE FERMETURE DE VOIE	46
ARTICLE 32	<i>SPERREN DES GLEISES DER FREIEN STRECKE ZUR AUSFÜHRUNG VON ARBEITEN</i>	25
	FERMETURE DE LA VOIE POUR TRAVAUX EN PLEINE VOIE	48
ARTICLE 33	<i>SPERRFAHRTEN BEI ARBEITEN</i>	26
	CIRCULATION A VOIE FERMEE POUR TRAVAUX	49
ARTICLE 34	<i>BLEIBT FREI</i>	26
	RESERVE	49

VII BILDEN DER ZÜGE - REGELFALL
CHAPITRE VII : COMPOSITION DES TRAINS – CAS GENERAUX

ARTICLE 35	<i>ZUGBILDUNG</i>	26
	COMPOSITION DES TRAINS	50
ARTICLE 36	<i>BLEIBT FREI</i>	26
	RESERVE	50
ARTICLE 37	<i>BREMSEN – BREMSBERECHNUNG – BREMSZETTEL – WAGENLISTE</i>	26
	FREINAGE DES TRAINS	50
ARTICLE 38	<i>BLEIBT FREI</i>	27
	RESERVE	50
ARTICLE 39	<i>MAXIMAL ZULÄSSIGE GESCHWINDIGKEIT DER ZÜGE</i>	27
	VITESSE LIMITE DES TRAINS	50

VIII BILDEN DER ZÜGE – BESONDERHEITEN
CHAPITRE VIII : COMPOSITION DES TRAINS – CAS PARTICULIERS

ARTICLE 40	<i>FAHRZEUGE MIT NIEDRIGERER GESCHWINDIGKEIT</i>	27
	<i>INCORPORATION DE VEHICULES INAPTES A LA VITESSE MAXIMALE DU TRAIN</i>	51
ARTICLE 41	<i>BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER</i>	28
	<i>ACHEMINEMENT DE VEHICULES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES</i>	51

IX ZUGPERSONAL
CHAPITRE IX : PERSONNEL DES TRAINS

ARTICLES 43-45	<i>BLEIBEN FREI</i>	28
	<i>RESERVES</i>	52

X VERSCHIEDENES
CHAPITRE X : DIVERS

ARTICLE 46	<i>TUNNEL</i>	28
	<i>TUNNELS</i>	52

<i>Anlagen</i> <i>Annexes</i>

Anlage 1 Lageplan des Bahnhofs Bouzonville	53
Annexe 1 Plan de la gare de Bouzonville	53
Anlage 2 Lageplan des Bahnhofs Hemmersdorf	55
Annexe 2 Plan de la gare de Hemmersdorf	55
<i>Anlage 3 a Befehl der DB (deutsch/französisch)</i>	<i>57</i>
Annexe 3 a Ordre de la DB (allemand/français)	57
<i>Anlage 3 b Bulletins C und S (zweisprachig) de la SNCF</i>	<i>60</i>
Annexe 3 b Bulletins C et S (bilingue) de la SNCF	60
<i>Anlage 4 Fahrplan-Mitteilung (deutsch/französisch)</i>	<i>64</i>
Annexe 4 Fiche de marche (allemand/français)	64
<i>Anlage 5 Reihenfolge der Züge</i>	<i>66</i>
Annexe 5 Tableau de succession des trains	66
<i>Anlage 6 Registre d'annonce des trains</i>	<i>68</i>
Annexe 6 Registre d'annonce des trains	68
<i>Anlage 7 Zugbildungs- und Bremszettel (zweisprachig) -</i>	<i>70</i>
Annexe 7 Bulletin de freinage bilingue	70
<i>Anlage 8 Streckenplan Bouzonville - Hemmersdorf</i>	<i>73</i>
Annexe 8 Schéma de ligne Bouzonville – Hemmersdorf	73
<i>Annexe 9 Tunnel</i>	<i>75</i>
Annexe 9 Tunnels	75

I. Allgemeines

1. Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der Regelung der örtlichen Besonderheiten

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die in der Zusatzvereinbarung vom 24.05.98 und die Consigne d'Établissement 1/52 vom 13.08.03. Sie tritt am 01. Januar 2006 in Kraft.

2 Inhalt der Regelung der örtlichen Besonderheiten

- (1) Die gemeinsame Regelung bestimmt die örtlichen Besonderheiten auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Bouzonville und Hemmersdorf (Saar) - (nachfolgend Hemmersdorf genannt).
- (2) Die gemeinsame Regelung ergänzt alle Bestimmungen für den Betrieb der Infrastruktur, die auf dem deutschen und französischen Teil der Grenzstrecke Bouzonville und Hemmersdorf gültig sind.
- (3) Lagepläne der Bahnhöfe Bouzonville und Hemmersdorf sind als **Anlage 1 und 2** beigegeben.
- (4) Diese gemeinsame Regelung wurde von DB Netz und SNCF Réseau aufgestellt. Alle Änderungen müssen im Voraus abgestimmt werden.

3 Sprachregelung

Alle den Zugverkehr betreffenden Meldungen und Gespräche zwischen den Fahrdienstleitern (Fdl) sowie zwischen den Fdl und den Zugpersonalen werden in deutscher Sprache geführt.

Gespräche zwischen dem COGC Lorraine und der Betriebszentrale (BZ) Karlsruhe werden in französischer Sprache geführt.

4 Änderung von Regelungen

- (1) Eine Änderung der gemeinsamen Regelungen muss von DB Netz und SNCF Réseau schriftlich vereinbart werden.

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

Postanschriften

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

SNCF Réseau
EIC Lorraine
14, viaduc J .F. Kennedy

F-54052 Nancy-CEDEX

- (2) Bei Änderungen von Bestimmungen vereinbaren die DB Netz und die SNCF Réseau die erforderliche Unterrichtung ihrer Mitarbeiter.
- (3) Jede Änderung, die Einfluss auf den Zugverkehr auf dieser Grenzstrecke hat, sind im voraus den Eisenbahnverkehrsunternehmen mitzuteilen.

II Grundsätzliches und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Bouzonville - Hemmersdorf

5 Definition der Grenzstrecke

Die Grenzstrecke erstreckt sich vom Einfahrsignal C 12 in km 0,371 des Bahnhofs Bouzonville bis zum Einfahrsignal N des Bahnhofs Hemmersdorf in km 8,368 (siehe Anlagen 1 und 2).

5 a Betriebsführung auf der Grenzstrecke

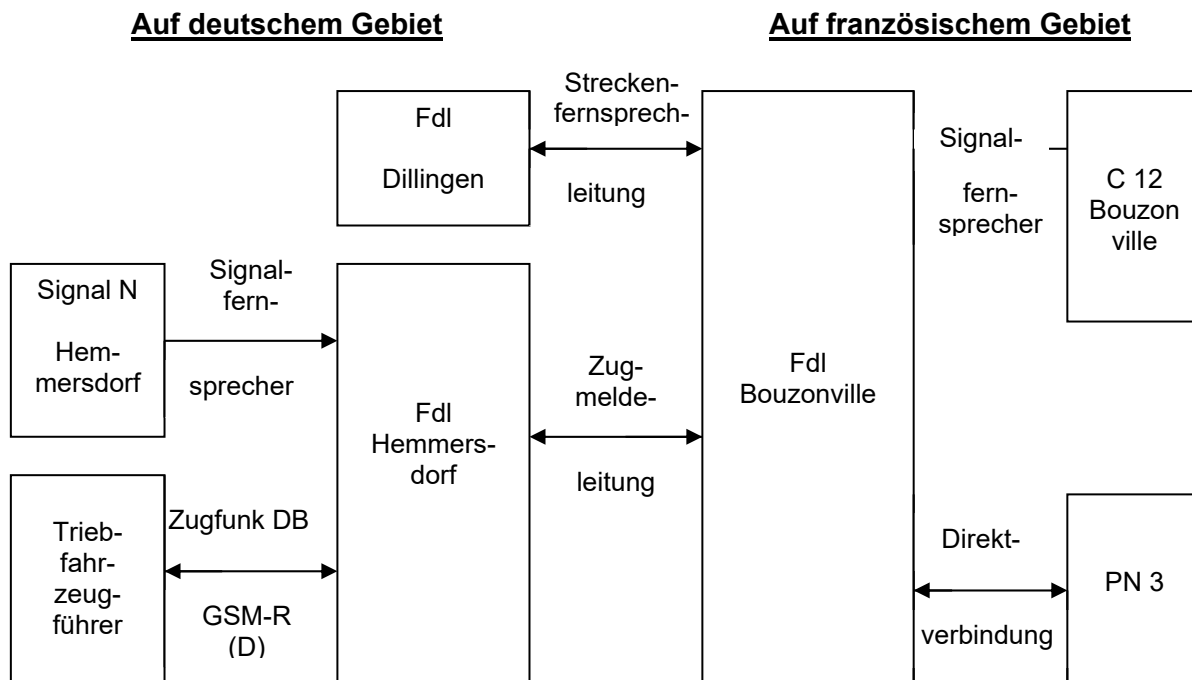
- (1) Die Grenzstrecke Bouzonville – Hemmersdorf ist eingleisig.
- B 4 * (2) Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke müssen die beiden Stellwerke in
* Hemmersdorf und Bouzonville mit je einem Fdl besetzt sein.
* Das Stellwerk Bouzonville ist planmäßig nicht besetzt und kann bei Bedarf für
* die Durchführung von Fahrten auf der Grenzstrecke besetzt werden gemäß
* Document de Référence du Réseau“ [frz. Schienennetz-Nutzungsbedingungen].
*
* (3) (bleibt frei)
*
* (4) Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragen ihre Trassen bei DB Netz mindestens
* 60 Kalendertage im voraus.

6 Überprüfung der Geschwindigkeit, Umschaltung der Zugsicherungssysteme

Die Grenzstrecke ist mit 2 Kontrollmagneten (PZB und KVB) ausgerüstet (Lageplan siehe Anlage 8)

7 Fernmeldeverbindungen

Auf der Strecke Bouzonville - Hemmersdorf sind folgende Fernsprech- und Funk-Verbindungen eingerichtet.



Alle fahrdienstlichen Gespräche, die über die Allsprechstelle des Bahnhofs Hemmersdorf geführt werden, werden auf ein Tonband aufgenommen. Das Band hat eine Laufzeit von etwa 2 Stunden.

Alle Gespräche, die über GSM-R (D) geführt werden, werden in der zentralen Stelle in Stuttgart gespeichert.

Wenn notwendig (z.B. Unfälle, Störungen) und auf Anfrage der SNCF RÉSEAU, stellt DB Netz die Aufzeichnungen sicher und übergibt sie so schnell wie möglich an die SNCF RÉSEAU.

8 Sicherung des Zugverkehrs

Die Zugfolge zwischen Hemmersdorf und Bouzonville wird in beiden Richtungen durch das besondere fernmündliche Zugmeldeverfahren gesichert, das in den Abschnitten 21 und 22 beschrieben ist.

9 Bahnübergang (BÜ) Nr. 3 in km 6,967

- (1) Der BÜ liegt zwischen der Bundesgrenze und Bouzonville in km 6,967.
- (2) Der BÜ ist mit SAL 2-Technik ausgerüstet (BÜ mit automatischer Lichtzeichenanlage und zwei Halbschranken).

(3) Maßnahmen bei Störungen am Bahnübergang:

a) Folgende Störungsarten können auftreten:

1. **Schranke lässt sich nicht öffnen,
„PN n° 3 RATE D´OUVERTURE“**
2. **Schranke lässt sich nicht schließen,
„PN n° 3 RATE DE FERMETURE“**
3. **Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage in Ordnung,
„PN n° 3 BRIS DE BARRIERE - tous les feux routiers fonctionnent“**
4. **Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage defekt.
„PN n° 3 BRIS DE BARRIERE – non allumage d´un ou des feux
routiers“**

b) Werden Störungen am Bahnübergang Nr. 3 bekannt, müssen diese dem Nachbar-Fdl umgehend mitgeteilt werden. Ein Zug in Richtung Bouzonville oder Hemmersdorf darf erst abgelassen werden, wenn der Fdl Bouzonville die Störungsart zuerst festgestellt hat und dann dem Fdl Hemmersdorf mitgeteilt hat.

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

<i>Schließversagen (2.) oder Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage ist defekt (4.)</i>	<i>Öffnungsversagen (1.) oder Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage ist in Ordnung (3.) oder Bü durch Posten gesichert</i>
Züge sind an- und zurückzuhalten	Züge erhalten für die Dauer der Störung zweisprachigen Befehl 12, Grund Nr. 10 und 12.2, mit der Weisung, den Bahnübergang Nr. 3 in km 6,967 mit höchstens 20 km/h zu befahren.

c) Von Bouzonville darf auch bei der Störungsart „Schließversagen“ oder „Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage defekt“ ein Zug zur Beförderung einer technischen Fachkraft oder eines Schrankenwärters (Posten) abgelassen werden. Der Triebfahrzeugführer (Tf) erhält zweisprachigen Befehl Nr. 8 (Anlage 3) mit dem Auftrag vor dem Bahnübergang zu halten.

d) Wiederaufnahme des Regelverkehrs
Der Fdl Bouzonville teilt dem Fdl Hemmersdorf die Wiederaufnahme des Regelbetriebes mit.

10 Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen

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

1) Geplante Langsamfahrstellen

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

DB Netz an SNCF Réseau

Spätestens am Dienstag der Woche vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

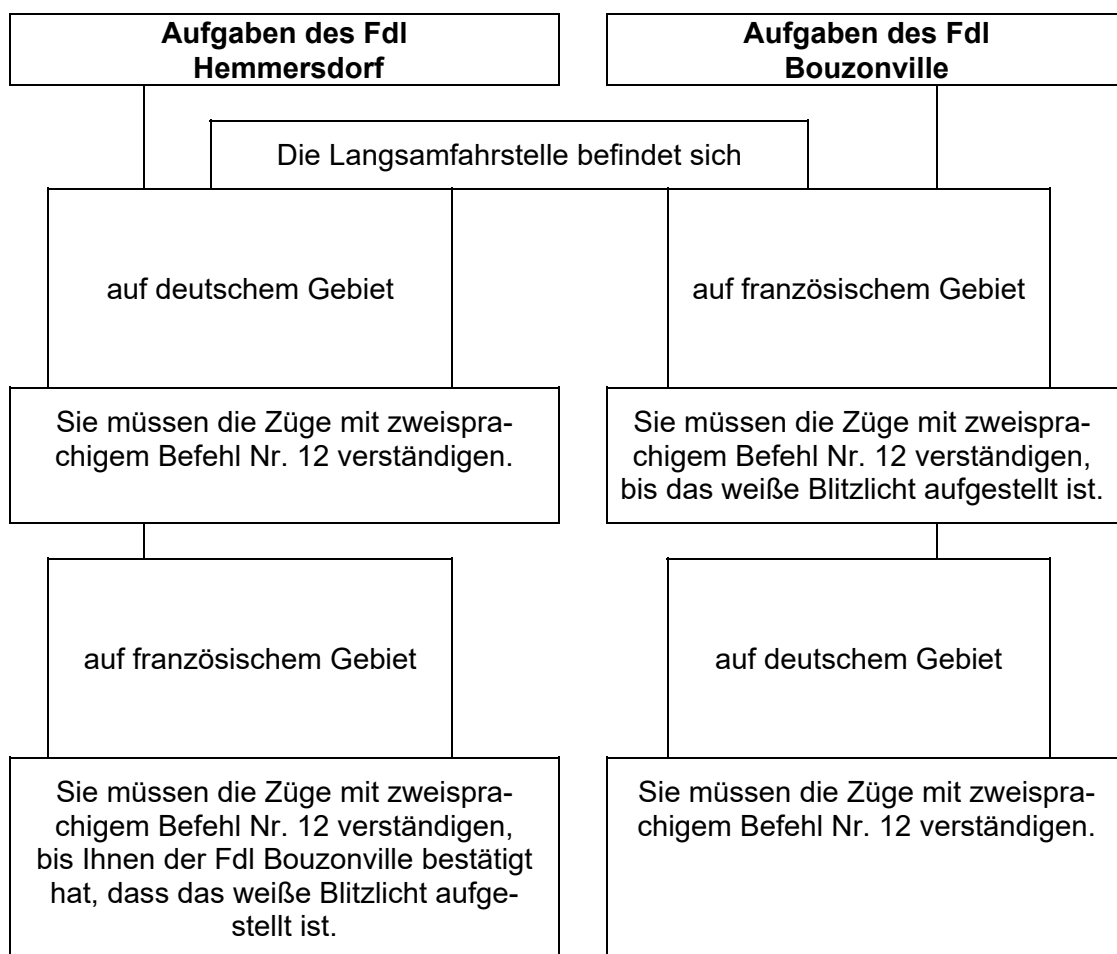
SNCF RÉSEAU an DB Netz

Spätestens 5 Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

- b) Die Tf werden durch die La („Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten“) der DB Netz über die geplanten Langsamfahrstellen auf der Grenzstrecke bis und ab Bouzonville unterrichtet.
- c) Die Produktionsdurchführung Saarbrücken übernimmt die von der SNCF RÉSEAU mitgeteilten Langsamfahrstellen in die La.

2) Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

- a) Langsamfahrstellen, die unvorhergesehen eingerichtet werden müssen, sind
- auf deutschem Gebiet: von den technischen Stellen der DB Netz der zuständigen Abteilung und dem Fdl Hemmersdorf umgehend mitzuteilen; der Fdl Hemmersdorf verständigt den Fdl Bouzonville,
 - auf französischem Gebiet: von den technischen Stellen der SNCF Réseau dem Fdl Bouzonville umgehend mitzuteilen; der Fdl Bouzonville verständigt den Fdl Hemmersdorf und das COGC Lorraine.
- b) Bei Geschwindigkeitsbeschränkungen, über die der Tf noch nicht durch die La unterrichtet ist, müssen folgende Maßnahmen durchgeführt werden:



- (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.

11 Änderung der Signalisierung

- (1) Änderungen der Signalisierung auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke werden in der La bekannt gegeben.

- (2) Änderungen der Signalisierung auf dem französischen Teil der Grenzstrecke werden DB Netz von der SNCF RÉSEAU mit einer „Avis de signalisation“ bekanntgegeben. Diese ist, ggf. unter Beigabe eines Signallageplans, zu übersenden

an:

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

DB Netz gibt die Änderungen in der La bekannt.

12 Änderung von technischen Einrichtungen

Jede Änderung von technischen Einrichtungen durch den Infrastrukturbetreiber auf der Grenzstrecke Bouzonville – Hemmersdorf die Auswirkungen auf das Verhalten der Mitarbeiter hat, ist dem Nachbarinfrastrukturbetreiber schriftlich mitzuteilen.

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

SNCF Réseau
EIC Lorraine
14, viaduc J.F. Kennedy
F-54052 Nancy-CEDEX

III Züge fahren

13 Fahrpläne

- (1) Die Fahrpläne auf dieser Grenzstrecke werden von DB Netz erstellt und mit SNCF Réseau abgestimmt.
- (2) Züge der Richtung Deutschland – Frankreich erhalten gerade Zugnummern,
Züge der Richtung Frankreich – Deutschland erhalten ungerade Zugnummern.
- (3) Jede Änderung der Geschwindigkeits-, Fahrzeiten- und Buchfahrplanhefte auf fran-

zösischem Gebiet ist von SNCF Réseau der DB Netz schriftlich mitzuteilen.

- (4) Die SNCF Réseau (EIC Lorraine) erhält von DB Netz spätestens 2 Wochen vor Fahrplanwechsel zwei Exemplare der Geschwindigkeits-, Fahrzeiten- und Buchfahrplanhefte für die Grenzstrecke Bouzonville – Hemmersdorf.
- (5) Sollen auf der Grenzstrecke Bouzonville - Hemmersdorf auf französischem Gebiet ständige Langsamfahrstellen eingerichtet werden, muss hierüber der Regionalbereich Südwest verständigt werden.

Bis zur Aufnahme der ständigen Langsamfahrstellen in die Fahrplanunterlagen der DB Netz müssen die Züge wie bei unvorhergesehen eingerichteten Langsamfahrstellen unterrichtet werden (siehe Abschnitt 10).

14 Schlusssignale an Zügen

Zwischen Bouzonville und Hemmersdorf (und Gegenrichtung) gelten als Tag- und Nachtzeichen folgende Zugschlusssignale:

- zwei rückstrahlende viereckige rot-weiße Tafeln
oder
- zwei rote Lichter
oder
- zwei Schlusslaternen

15 Außergewöhnliche Sendungen

- (1) a) Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen dürfen in Züge nur eingestellt werden, wenn sie mit einer Beförderungsanordnung der DB Netz und einer Avis de Transport Exceptionnel (ATE) der SNCF RÉSEAU eingelegt sind.
- b) Die Beförderungsanordnung der DB Netz bzw. die Avis de Transport Exceptionnel der SNCF RÉSEAU enthalten:
 - die Anordnungsnummer des eigenen Infrastrukturbetreibers und die des Nachbarinfrastrukturbetreibers
 - die Bezeichnung der Sendung,
 - den Beförderungstag (nicht in der ATE),
 - den zu benutzenden Zug und die Beförderungsbedingungen auf dieser Grenzstrecke.

Der Beförderungstag und der zu benutzende Zug müssen im voraus bekannt gegeben werden.

Die Beförderungsanordnung, bzw. die ATE regeln die Beförderung der außergewöhnlichen Sendung bis zur jeweiligen Landesgrenze. In der Beförderungsanordnung, bzw. ATE sind die Beförderungsbedingungen des Nachbarinfrastrukturbetreibers ab der Landesgrenze besonders zu nennen.

Bei Sendungen von Deutschland nach Frankreich, die ab Bouzonville mit einer De-

cke aus Neopren versehen sein müssen, enthält die ATE der SNCF RÉSEAU hinter der BTE-Nummer die Bezeichnung „avec bâche néoprène“. Die Bezeichnung ist in der Beförderungsanordnung hinter der Anordnungsnummer in deutscher Sprache eingetragen („mit Neoprendecke“).

- (2) Das COGC Lorraine und Betriebszentrale Karlsruhe bieten sich die außergewöhnliche Sendung gegenseitig an. Die Stelle, der die Sendung angeboten wird, darf sie nur annehmen, wenn die Anordnung bei den zuständigen Stellen der SNCF RÉSEAU und DB Netz vorliegt.

- (3) Außergewöhnliche Sendungen sind an der Zugspitze einzustellen.

Die Sendungen dürfen erst in den Zug eingestellt werden, wenn das COGC Lorraine und die BZ Karlsruhe zugestimmt haben.

Lü- Sendungen von Frankreich nach Deutschland sind in der Wagenliste der SNCF RÉSEAU in der Spalte „N° BTE“ mit der Anordnungsnummer der SNCF INFRA gekennzeichnet.

- (4) Der Fdl, der einen Zug mit einer außergewöhnlichen Sendung ablassen will, muss vorher den Nachbar-Fdl verständigen und ihm die Anordnungsnummer der DB Netz und die Nummer der BTE der SNCF RÉSEAU mitteilen.

Der Nachbar-Fdl prüft, ob die Anordnungsnummer und BTE-Nummer mit seinen Unterlagen übereinstimmt.

16 Sonderzüge

- (1) Ein Sonderzug ist ein Zug der nicht in der „Reihenfolge der Züge“ für die Grenzstrecke (siehe Artikel 20) aufgeführt ist.

(2) Die Fahrplanabteilung DB Netz, bzw. die BZ Karlsruhe und COGC Lorraine legen im gegenseitigen Einvernehmen die Sonderzüge auf dieser Grenzstrecke ein und teilen sich die notwendigen Daten des Zuges mit.

- (3) Sonderzüge sind so früh wie möglich zu vereinbaren, jedoch mindestens 4 Stunden vor der voraussichtlichen Abfahrtszeit.

- (4) BZ Karlsruhe unterrichtet die betroffenen Fdl.

(5) Für Sonderzüge, der Richtung Frankreich – Deutschland übermittelt die BZ Karlsruhe dem Fdl in Bouzonville per Fax eine zweisprachige Fahrplan-Mitteilung nach **Anlage 4** und teilt die Bremsstellung, die Mindestbremsleistung, die Zugnummer und die Zuggattungsnummer mit. Der Fdl händigt die Fahrplan-Mitteilung an den Triebfahrzeugführer aus.

- (6) An Sonn- und Feiertagen der beiden Länder, sowie während der Arbeitsruhe auf der Grenzstrecke, müssen Sonderzüge nicht übernommen werden –außer bei vereinbarter Sondergenehmigung-.

17 Ausfall von Zügen

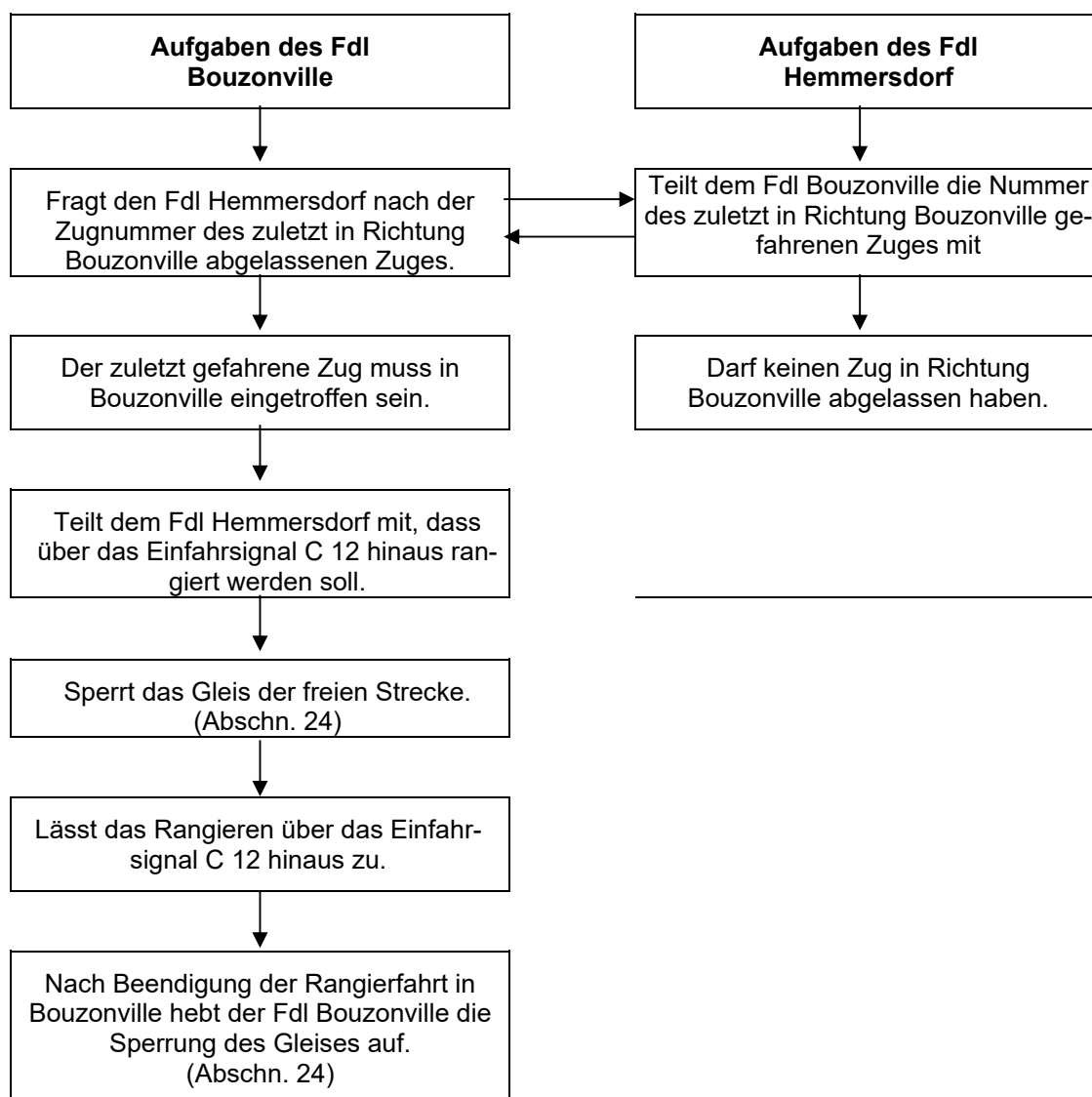
- (1) Bei Ausfall von Zügen auf der Grenzstrecke müssen die EVU so früh wie möglich die BZ Karlsruhe bzw. das COGC Lorraine verständigen.
- (2) BZ Karlsruhe und das COGC Lorraine unterrichten sich gegenseitig so früh wie möglich über den Ausfall von Zügen.
- (3) COGC Lorraine verständigt schriftlich den Fdl Bouzonville; dieser trägt den Ausfall in sein carnet d`enregistrement des dépêches ein.
BZ Karlsruhe verständigt den Fdl Hemmersdorf.

IV Rangieren

18 Kuppeln der Triebfahrzeuge

Die Triebfahrzeuge werden vom EVU- Personal gekuppelt und entkuppelt.

19 Rangieren über das Einfahrsignal C 12 des Bahnhofs Bouzonville hinaus



V Fahrdienst auf den Betriebsstellen

20 Reihenfolge der Züge

- (1) Die Produktionsdurchführung Saarbrücken erstellt, unterschreibt und sendet dem Leiter des Bahnhofs Bouzonville vor jedem Fahrplanwechsel und bei Änderungen innerhalb einer Fahrplanperiode die Reihenfolge der Regel- und Bedarfszüge auf dem Vordruck „Reihenfolge der Züge“ nach **Anlage 5**. Der Leiter des Bf Bouzonville prüft die Übereinstimmung, unterschreibt sie und sendet sie an die Produktionsdurchführung Saarbrücken zurück.
- (2) Züge dürfen in der Regel nur in der unter Punkt 1 festgelegten Reihenfolge verkehren.
- (3) Wenn von der festgelegten oder von der zuletzt geänderten Reihenfolge der Züge abgewichen werden soll, muss die geänderte Reihenfolge dem Fdl des anderen Infrastrukturbetreibers wie folgt bekannt gegeben werden:

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

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

21 Fahrdienstliche Meldungen

- (1) Zu den fahrdienstlichen Meldungen gehören die Zugmeldungen und andere Meldungen, die der Regelung und Sicherung der Zugfahrten dienen.
- (2) Die fahrdienstlichen Meldungen werden fernmündlich gegeben. Sie sind in der Regel auf der Zugmeldeleitung abzugeben.
- (3)
 - a) Meldungen mit festem Wortlaut sind wörtlich zu wiederholen.
 - b) Bei Meldungen ohne festen Wortlaut muss die Wiederholung alle wesentlichen Angaben enthalten.
 - c) Die Wiederholung ist einzuleiten mit den Worten:
„**Ich wiederhole**“. („je répète“)
 - d) Die Richtigkeit der Wiederholung ist mit dem Wort
„**richtig**“ (exact“) zu bestätigen.

22 Durchführung der Zugmeldungen

-
- (1) Die Zugmeldungen werden zwischen dem Fdl Bouzonville und dem Fdl Hemmersdorf gegeben.
 - (2) Jede Zugmeldung ist einzuleiten mit dem Wort „**Zugmeldung**“ („annonce de train“).
 - (3) Die Züge beider Fahrtrichtungen sind bis zu fünf Minuten vor der planmäßigen Ab- oder Durchfahrtszeit anzubieten und anzunehmen.

- (4) Züge der Richtung **Deutschland - Frankreich**

Aufgaben des Fdl Hemmersdorf:

Ein Zug darf dem Fdl Bouzonville erst angeboten werden, wenn

- der letzte vorausgefahrte Zug in Bouzonville angekommen ist
- der letzte aus Richtung Bouzonville angenommene Zug in Hemmersdorf angekommen ist.

Angeboten wird der Zug mit den Worten: „**Wird Zug** (Nummer) **angenommen?**“ („train n°..... est-il accepté?“).

Aufgaben des Fdl Bouzonville:

Angenommen wird der Zug mit den Worten: „**Zug** (Nummer) **ja**“ („train n°..... oui“).

- (5) Züge der Richtung **Frankreich - Deutschland**

Aufgaben des Fdl Bouzonville

Ein Zug darf dem Fdl Hemmersdorf erst angeboten werden, wenn

- der letzte vorausgefahrte Zug in Hemmersdorf angekommen ist
- der letzte aus Richtung Hemmersdorf angenommene Zug in Bouzonville angekommen ist.

Angeboten wird der Zug mit den Worten: „**Wird Zug** (Nummer) **angenommen?**“ („train n°..... est-il accepté?“)..

Aufgaben des Fdl Hemmersdorf:

Angenommen wird der Zug mit den Worten: „**Zug** (Nummer) **ja**“ („train n°..... oui“).

- (6) Die Züge sind möglichst unmittelbar im Anschluss an die Annahme abzumelden.

Die Abmeldung lautet::

„**Zugmeldung: Zug** (Nummer) **voraussichtlich ab** (Minute der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit)“.

(„Annonce de train: train n°..... départ prévu à“ (minutes de l'heure de départ ou de passage).

- (7) Nachdem festgestellt wurde, dass der Zug mit Zugschluss angekommen und das Einfahrtsignal auf „Halt“ gestellt ist, gibt der Fdl unmittelbar die Rückmeldung:
„**Zug** (Nummer) **in** (Name der Stelle)“.
(„train n°..... arrivé à (nom de la gare).

Die Rückmeldung ist die Bestätigung der Räumungsprüfung.

23 Schriftliche Befehle

Schriftliche Befehle für Triebfahrzeugführer sind auf zweisprachigen Vordrucken auszufertigen.

DB und SNCF Befehle siehe **Anlage 3 a und 3 b**.

24 Gleissperrungen auf der Grenzstrecke bei Unfällen und Betriebsstörungen

- (1) Zuständig für das Sperren des Gleises und für die Aufhebung der Sperrung ist der FdI Bouzonville.
- (2) Das Gleis der freien Strecke darf nur gesperrt werden, wenn
 - a) die Sperrung zwischen den beiden FdI vereinbart wurde,
 - b) der zuletzt gefahrene Zug in Bouzonville oder Hemmersdorf angekommen ist.

Wenn das Gleis wegen eines Unfalles oder aus anderen Gründen nicht durchgehend befahren werden kann, darf das Gleis gesperrt werden, ohne dass diese Voraussetzungen erfüllt sind.

- (3) Während der Gleissperrung sind die nach den Vorschriften des jeweiligen Infrastrukturbetreibers erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zu treffen.
- (4) Das Gleis wird gesperrt mit den Worten:
„Gleis zwischen Bouzonville und Hemmersdorf gesperrt“.
(„Voie entre Bouzonville et Hemmersdorf fermée“)
- (5) Die Sperrung des Gleises der freien Strecke darf aufgehoben werden, wenn alle Sperrfahrten und die liegen gebliebenen Züge oder Zugteile entweder in Hemmersdorf oder Bouzonville angekommen sind.
- (6) Die Gleissperrung wird aufgehoben mit den Worten:
„Sperrung des Gleises zwischen Bouzonville und Hemmersdorf aufgehoben“.
(„Fermeture de la voie entre Bouzonville et Hemmersdorf levée“)

25 Liegenbleiben von Zügen und Zugteilen

- (1) Kann ein auf der freien Strecke liegen gebliebener Zug nicht aus eigener Kraft weiterfahren oder muss ein Zugteil zurückbleiben, so ist das Gleis zu sperren (Abs. 26).
- (2) Die Sperrung des Gleises darf erst aufgehoben werden, wenn die Bedingungen nach Abschnitt 24 Abs. 5 erfüllt sind.

26 Sperrfahrten für Hilfeleistungen

- (1)
 - a) Sperrfahrten sind nach den folgenden Bestimmungen durchzuführen, wenn das Gleis nach 24 Abs. 1 bis 4 gesperrt ist.
 - b) Bei Sperrfahrten wegen Arbeiten gilt Abschnitt 33.

(2) Die Sperrfahrt beginnt in Hemmersdorf

- a) Der Fdl Hemmersdorf stellt durch einen Zugnummernvergleich mit dem Fdl Bouzonville fest, welcher Zug zuletzt vor dem liegen gebliebenen Zug abgelassen worden ist. Die Sperrfahrt darf erst zugelassen werden, wenn er vom Fdl Bouzonville die Bestätigung erhalten hat, dass der letzte Zug vor dem liegen gebliebenen Zug dort vollständig angekommen ist:

„Zug (Nr.) ist letzter Zug vor dem liegen gebliebenen Zug (Nr.)“
(„train n°..... est le dernier train avant le train en détresse n°.....“).

Wenn dieser Zug in Richtung Hemmersdorf gefahren ist, überprüft er ob der Zug in Hemmersdorf vollständig angekommen ist.

- b) Die Sperrfahrt darf nur mit Zustimmung des Fdl Bouzonville abgelassen werden.
- c) Die Sperrfahrt erhält zweisprachigen Befehl 12 mit der Weisung, im Sperrabschnitt auf Sicht zu fahren (Grund Nr. 2 und ggf. Nr. 3).

(3) Die Sperrfahrt beginnt in Bouzonville

- a) Der Fdl Bouzonville stellt durch einen Zugnummernvergleich mit dem Fdl Hemmersdorf fest, welcher Zug vor dem liegen gebliebenen Zug abgelassen worden ist. Die Sperrfahrt darf erst zugelassen werden, wenn er vom Fdl Hemmersdorf die folgende Bestätigung erhalten hat, dass der letzte vor dem liegen gebliebenen Zug dort vollständig angekommen ist:

„Zug (Nr.) ist letzter Zug vor dem liegen gebliebenen Zug (Nr.)“
(„train n°..... est le dernier train avant le train en détresse n°.....“).

Wenn dieser Zug in Richtung Bouzonville gefahren ist, überprüft er ob der Zug in Bouzonville vollständig angekommen ist.

- b) Die Sperrfahrt darf nur mit Zustimmung des Fdl Hemmersdorf abgelassen werden.
- c) Die Sperrfahrt erhält einen zweisprachigen Befehl 12 der DB mit der Weisung, im Sperrabschnitt auf Sicht zu fahren (Grund Nr. 2 und ggf. Nr. 3).

27 Völlig gestörte Verständigung

Die Verständigung zwischen Bahnhof Hemmersdorf und Bahnhof Bouzonville gilt als völlig gestört, wenn keine Verständigung über Telekommunikationseinrichtungen mehr möglich ist. Zugfahrten dürfen in diesem Fall nicht durchgeführt werden.

28 Anhalten der Züge bei Gefahr

- (1) Wird eine Gefahr bekannt, müssen Züge sofort angehalten werden, sofern nicht dadurch die Gefahr vergrößert wird.
- (2) Die drohende Gefahr ist sofort zu melden. Auf der Strecken-Fernsprechverbindung ist die Meldung durch den Notruf anzukündigen. Die Meldung ist einzuleiten mit den

Worten:

„Betriebsgefahr, haltet Züge zurück !“.
(„Danger! arrêt des circulations“).

- (3) Die Fdl Hemmersdorf, Bouzonville und die Zugfunkvermittlung Karlsruhe müssen Not-
haltauftrag über Zugfunk geben, unabhängig davon, ob sich der Zug in Deutschland
oder Frankreich befindet.

29 Anfordern von Hilfe

- (1) Hilfe wird vom Tf über Fernsprecher, Zugfunk, durch Boten oder andere geeignete
Mittel angefordert.
- (2) Die Fdl und der Tf stimmen die erforderlichen Maßnahmen zur Hilfeleistung ab, un-
abhängig davon, ob die Hilfe in Deutschland oder in Frankreich benötigt wird.
- (3) Der Zug darf nach der Anforderung von Hilfe nur noch weiterfahren, wenn die Fdl
Hemmersdorf und Bouzonville zustimmen.
- (4) Der vordere Zugteil darf nur dann weiterfahren, wenn beide Fahrdienstleiter die Zu-
stimmung nach Abs. 3 gegeben haben.
- (5) Soll ein Zug zurücksetzen, muss die rückliegende Stelle zustimmen. Ein Zug darf nur
mit einem Triebfahrzeug an der Zugspitze zurücksetzen..

Die Zustimmung zum Zurücksetzen nach Bouzonville wird vom Fdl Bouzonville durch
zweisprachigem Befehl 14 erteilt mit folgendem Wortlaut:

**„Kehren Sie zurück bis Einfahrsignal C 12 in km 0,371 des Bahnhofs Bouzonvil-
le; dann melden Sie sich am Telefon“.**
(„Revenez jusqu`au signal d`entrée C 12 km 0,371 de la gare de Bouzonville
puis présentez – vous au téléphone.“)

Die Zustimmung zum Zurücksetzen nach Hemmersdorf wird vom Fdl in Hemmersdorf
mit zweisprachigem Befehl 14 nach den Bestimmungen der Fahrdienstvorschrift er-
teilt.

30 Gefährliche Ereignisse

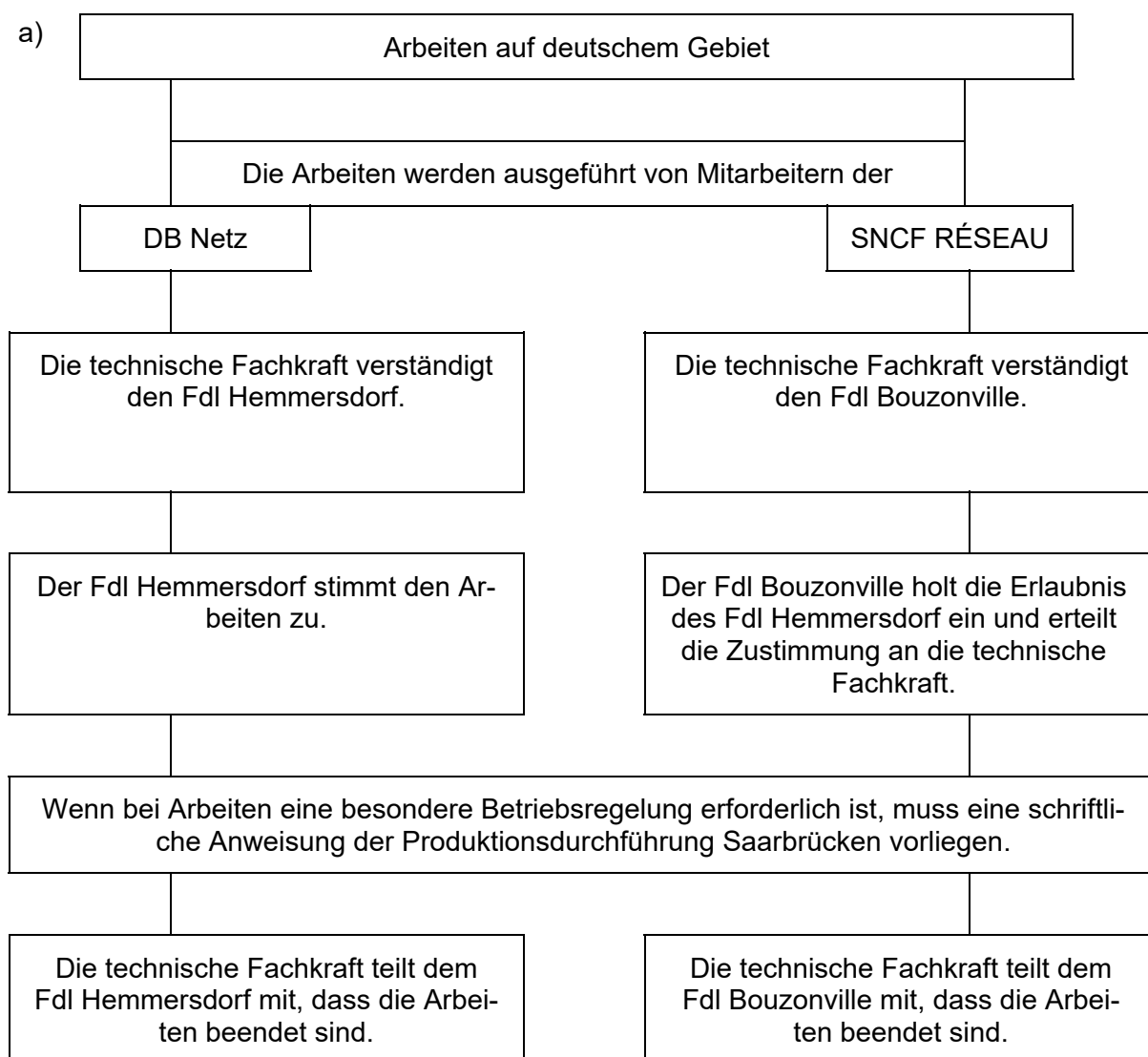
- (1) Der Triebfahrzeugführer hat bei gefährlichen Unregelmäßigkeiten und Bahnbetriebsun-
fällen unverzüglich den Fdl Hemmersdorf oder Bouzonville zu verständigen.
- (2) Der Fdl Hemmersdorf verständigt die Notfalleitstelle in Karlsruhe.
Der Fdl Bouzonville verständigt das COGC Lorraine.
- (3) Die Fdl Hemmersdorf und Bouzonville vereinbaren die erforderlichen Maßnahmen und
verständigen ihre vorgesetzten Organisationseinheiten entsprechend den Vorschriften
des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.

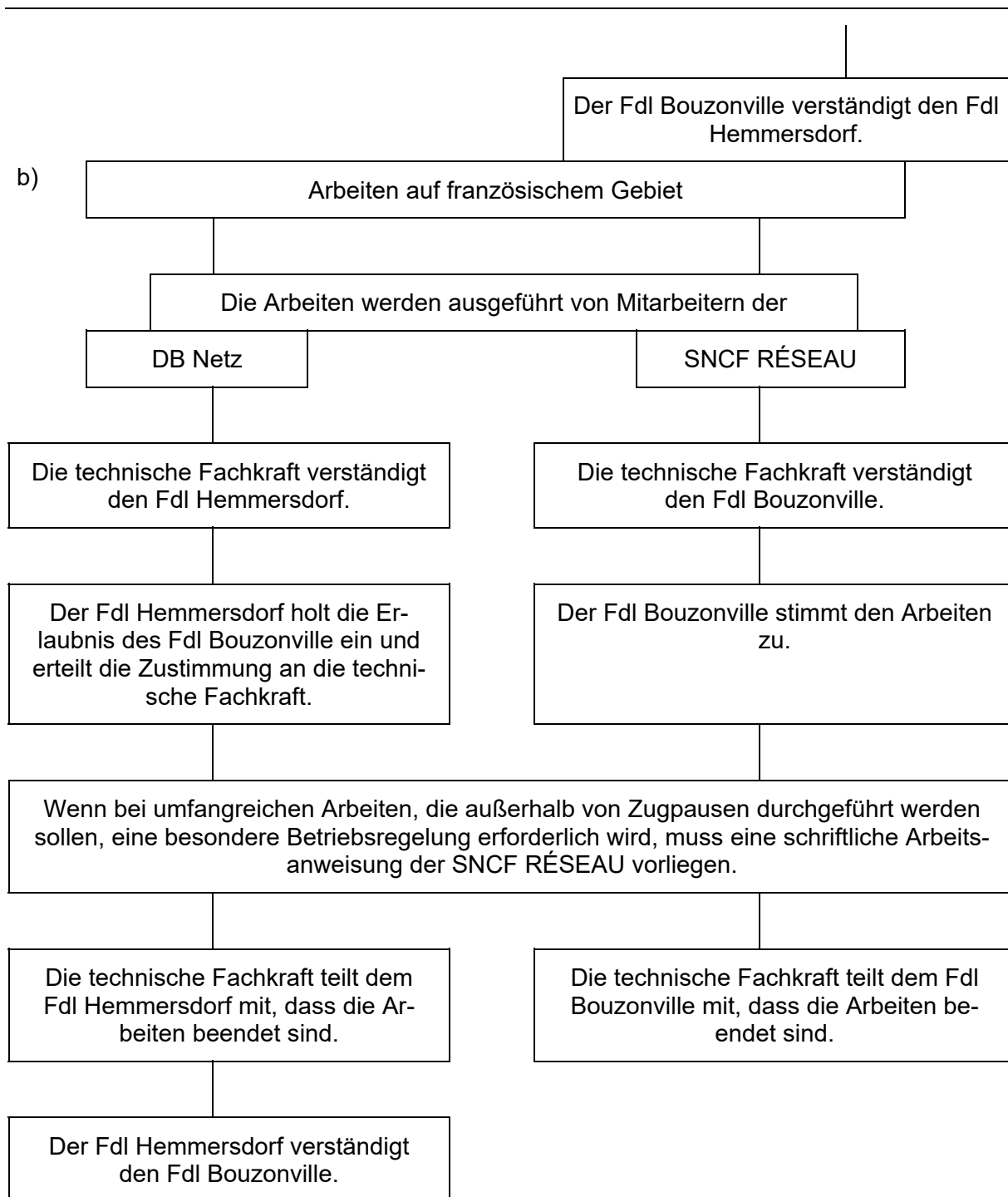
- (4) Im Einvernehmen mit dem Nachbarinfrastrukturbetreiber wird eine gemeinsame Untersuchung durchgeführt.
- (5) Bei einem gefährlichen Ereignis (Entgleisung oder gefährliche Unregelmäßigkeit), das den Einsatz von Notfalltechnik erforderlich macht, wird der Gerätewagen des Infrastrukturbetreibers eingesetzt, der unter den besten Bedingungen die Aufnahme des Regelbetriebes erreichen kann.

VI Arbeiten

31 Arbeiten an technischen Einrichtungen ohne Gleisperrung

- (1) Der Infrastrukturbetreiber darf Arbeiten nur an den eigenen technischen Einrichtungen auf seinem Staatsgebiet durchführen.
- (2) Zusätzlich zu den Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers gelten für das Verhalten der Mitarbeiter die folgenden Weisungen:





- (3) Der Regionalbereich Südwest der DB Netz und das COGC Lorraine müssen die schriftlichen Anweisungen spätestens 4 Wochen vor Beginn der Arbeiten gegenseitig abstimmen. Sie legen hierbei den Inhalt der Arbeiten, die Auswirkungen auf den Betriebsablauf, den Ausführungszeitraum und die zu treffenden Maßnahmen fest; insbesondere im Bereich Personalsicherheit (Einsatz eines Mitarbeiters auf fremden Staatsgebiet).

32 Sperren des Gleises der freien Strecke zur Ausführung von Arbeiten

- (1) Die Bauarbeiten sind nach den Regelungen des zuständigen Infrastrukturbetreibers durchzuführen.
- (2) Die Arbeiten müssen zwischen den Fdl und den technischen Stellen vereinbart werden..
- (3) Zuständig für das Sperren und für die Aufhebung der Sperrung ist der Fdl Bouzonville.
- (4) Das Gleis der freien Strecke darf nur gesperrt werden, wenn
 - a) die Sperrung zwischen den beiden Fdl vereinbart wurde,
 - b) der Fdl Hemmersdorf bestätigt hat, dass der zuletzt in Richtung Hemmersdorf gefahrene Zug dort angekommen ist,
 - c) der zuletzt in Richtung Bouzonville gefahrene Zug dort angekommen ist.
- (5) Das Gleis wird gesperrt mit den Worten:
„Gleis zwischen Bouzonville und Hemmersdorf gesperrt“.
(„Voie entre Bouzonville und Hemmersdorf fermée“)
- (6) Für die Gleissperrung sind die nach den Vorschriften des jeweiligen Infrastrukturbetreibers erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zu treffen.
- (7) Auf der Grenzstrecke darf jeweils nur ein Infrastrukturbetreiber arbeiten (Ausnahme nur nach schriftlicher Vereinbarung der beiden Infrastrukturbetreiber).
- (8) Die technischen Stellen teilen den zuständigen Fdl die Beendigung der Arbeiten mit.
- (9) **Maßnahmen bei Aufheben der Gleissperrung**
 - a) Bei Arbeiten auf deutschem Gebiet meldet der Fdl Hemmersdorf an den Fdl Bouzonville:

„Arbeiten im Gleis Bouzonville – Hemmersdorf von der Grenze bis Hemmersdorf beendet“.
„Travaux sur la voie Bouzonville – Hemmersdorf entre la frontière et Hemmersdorf terminés“.
 - b) Bei Arbeiten auf französischem Gebiet versichert sich der Fdl Bouzonville, dass der Arbeitsverantwortliche der Aufhebung der Gleissperrung zugestimmt hat. *
- (10) Die Gleissperrung wird vom Fdl Bouzonville aufgehoben mit den Worten:

„Sperrung des Gleises zwischen Bouzonville und Hemmersdorf aufgehoben“.
(„Fermeture de la voie entre Bouzonville et Hemmersdorf levée“).
- (11) Der Fdl Bouzonville trägt die Gleissperrung im „registre d’annonce des trains“ (**Anlage 6**) ein.

33 Sperrfahrten bei Arbeiten

- (1) Die Sperrfahrten dürfen von Hemmersdorf und von Bouzonville aus nur bis zur Grenze und zurück fahren.
- (2) Sobald der Fdl Bouzonville das Gleis zwischen Bouzonville und Hemmersdorf gesperrt hat, dürfen in diesem Gleis Sperrfahrten nach den Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers durchgeführt werden.
- (3) Sperrfahrten werden nicht abgemeldet und deren Beendigung dem Nachbar-Fdl nicht mitgeteilt.
- (4) Die Meldung vom Fdl Hemmersdorf über die Beendigung der Arbeiten ist zugleich die Bestätigung, dass alle Sperrfahrten auf deutschem Gebiet beendet sind.

34 bleibt frei

VII Bilden der Züge - Regelfall

35 Zugbildung

- (1) Reisezüge: maximal 200 m Gesamtlänge
- (2) Güterzüge: in Bremsstellung G darf die maximale Achsenzahl 250 Achsen Gesamtstärke nicht überschreiten.
Die maximale Zuglänge beträgt 700 m (einschließlich die Triebfahrzeuge) .
- (3) In Reisezügen dürfen keine Güterwagen eingestellt werden.

36 bleibt frei

37 Bremsen – Bremsberechnung – Bremszettel – Wagenliste

- (1) Alle Fahrzeuge im Zug müssen an die Hauptluftleitung angeschlossen sein. Das erste und letzte Fahrzeug muss gebremst sein.
- (2) a) Die Güterzüge werden in Bremsstellung „G“ gefahren.
Zwischen Bouzonville und Hemmersdorf werden 57 Mindestbrems Hundertstel benötigt.
- b) Es wird ein zweisprachiger Bremszettel nach Anlage 7 erstellt. Ergibt die Bremsberechnung, dass Brems Hundertstel fehlen, ist die Weisung der BZ Karlsruhe einzuholen. Die BZ gibt die Weisung mit einer zweisprachigen Fahrplan-Mitteilung nach Anlage 4.

- (3) Für jeden Zug ist eine Wagenliste zu führen.

38 bleibt frei

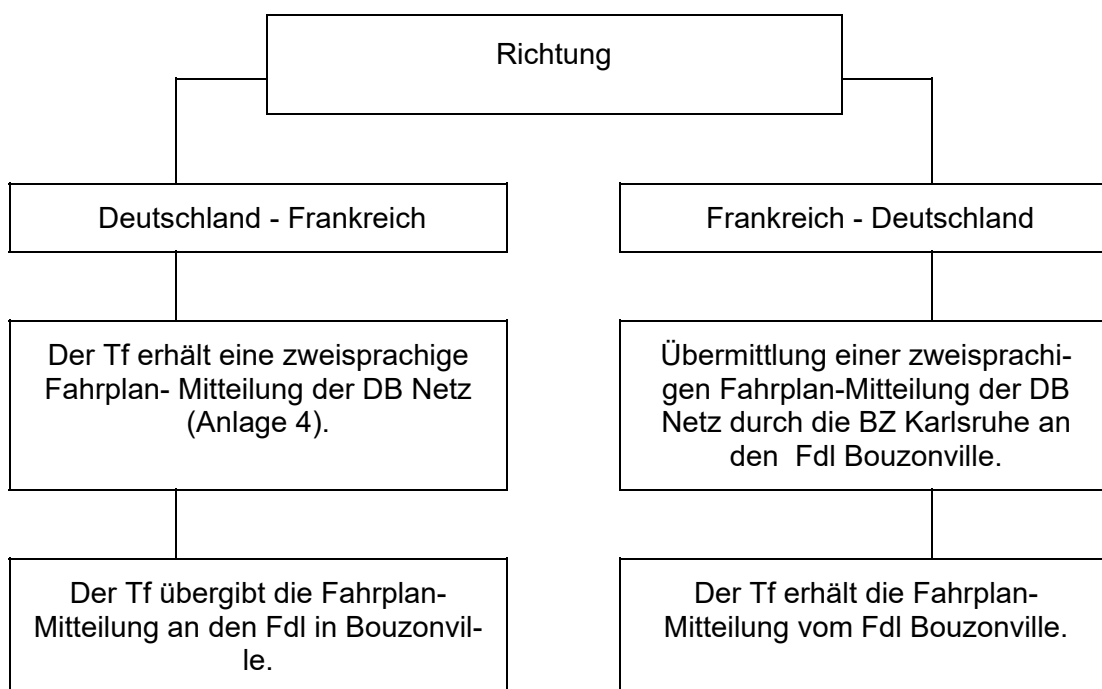
39 Maximal zulässige Geschwindigkeit der Züge

Die maximal zulässige Geschwindigkeit auf der Grenzstrecke beträgt in Frankreich 50 km/h, in Deutschland 60 km/h.

VIII Bilden der Züge - Besonderheiten

40 Fahrzeuge mit niedrigerer Geschwindigkeit

- (1) Fahrzeuge, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger als die des Zuges ist, dürfen nur in zwingenden Ausnahmefällen mit Genehmigung der BZ Karlsruhe und des COGC Lorraine in Züge eingestellt werden. BZ und COGC verständigen sich gegenseitig.
- (2) Der Tf erhält Anweisungen nach der folgenden Übersicht:



41 Beförderung gefährlicher Güter

- (1) Gefährliche Güter sind die im RID (Reglement concernant le trafic international ferroviaire des marchandises dangereuses) genannten Stoffe und Gegenstände.
- (2) Wagen mit gefährlichen Gütern dürfen in Zügen nur befördert werden, wenn sich der Frachtbrief beim Triebfahrzeugführer der Zuglokomotive befindet.
- (3) Der Triebfahrzeugführer wird über die im Zug befindlichen gefährlichen Güter durch die Wagenliste unterrichtet.

IX Zugpersonal

42 Besetzen der Züge mit Zugpersonal

Die Züge sind mit einem Triebfahrzeugführer besetzt und müssen mit Zugfunk der DB Netz und PZB 90 ausgerüstet sein.

Abschnitte 43 bis 45 – bleiben frei

X Verschiedenes

46 Tunnel

Auf dem französischen Abschnitt der Grenzstrecke gibt es 2 Tunnel.
Der erste von km 0,574 bis km 0,790.
Der zweite von km 1,019 bis km 1,229.

Die Merkmale der Tunnel sind in der Anlage 9 enthalten. Diese Informationen können für Einsatzkräfte bei Unfällen oder Störungen erforderlich sein.

CHAPITRE I : GENERALITES

Article 1 - Documents abrogés- Date d'application de la consigne commune

Cette consigne commune remplace l'arrangement complémentaire du 24 Mai 1998 et la Consigne d'Etablissement SO n°1/52 du 13 août 2003.
Elle entre en vigueur le 01 janvier 2006.

Article 2 - Objet

- 1) Cette consigne commune définit les conditions spécifiques d'exploitation de la section frontière entre la gare de BOUZONVILLE et la gare de HEMMERSDORF (SAAR), désignée par la suite HEMMERSDORF.
- 2) Cette consigne commune complète toutes les dispositions applicables sur les parties allemandes et françaises de la section frontière entre Bouzonville et Hemmersdorf concernant l'exploitation de l'infrastructure.
- 3) Le schéma des gares de BOUZONVILLE et de HEMMERSDORF figurent aux annexes 1 et 2.
- 4) Cette consigne commune a été établie d'entente entre DB Netz et SNCF Réseau. Toute modification doit faire l'objet d'une entente préalable.

Article 3 – Langue à employer

Toutes les communications entre les Agent-circulation (AC) ainsi qu'entre les AC et le personnel à bord concernant la circulation des trains sont effectuées en langue allemande.
Les communications entre le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) Lorraine et la Betriebszentrale (BZ) de Karlsruhe sont faites en langue française.

Article 4 – Modifications aux textes réglementaires

- 1) Les modifications à cette consigne commune doivent faire l'objet d'un accord écrit entre DB NETZ et SNCF RÉSEAU.

Toutes modifications à d'autres dispositions réglementaires ayant une influence sur l'exploitation de la section frontière sont à communiquer par écrit aux adresses suivantes :

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

SNCF Réseau
EIC Lorraine
14 viaduc Kennedy
F-54052 NANCY-CEDEX

2) DB NETZ et SNCF RÉSEAU s'entendent pour organiser les formations pour leur personnel jugées nécessaires en cas de modification des textes réglementaires.

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

Chapitre II : Principes d'exploitation et installations de la section-frontière Bouzonville - Hemmersdorf

Article 5 – Définition de la section frontière

La section frontière s'étend du signal d'entrée C 12 km 0,371 de la gare de Bouzonville jusqu'au signal d'entrée N km 8,368 de la gare de Hemmersdorf (voir annexes 1 et 2).

Article 5 a – Régime d'exploitation et service de la circulation

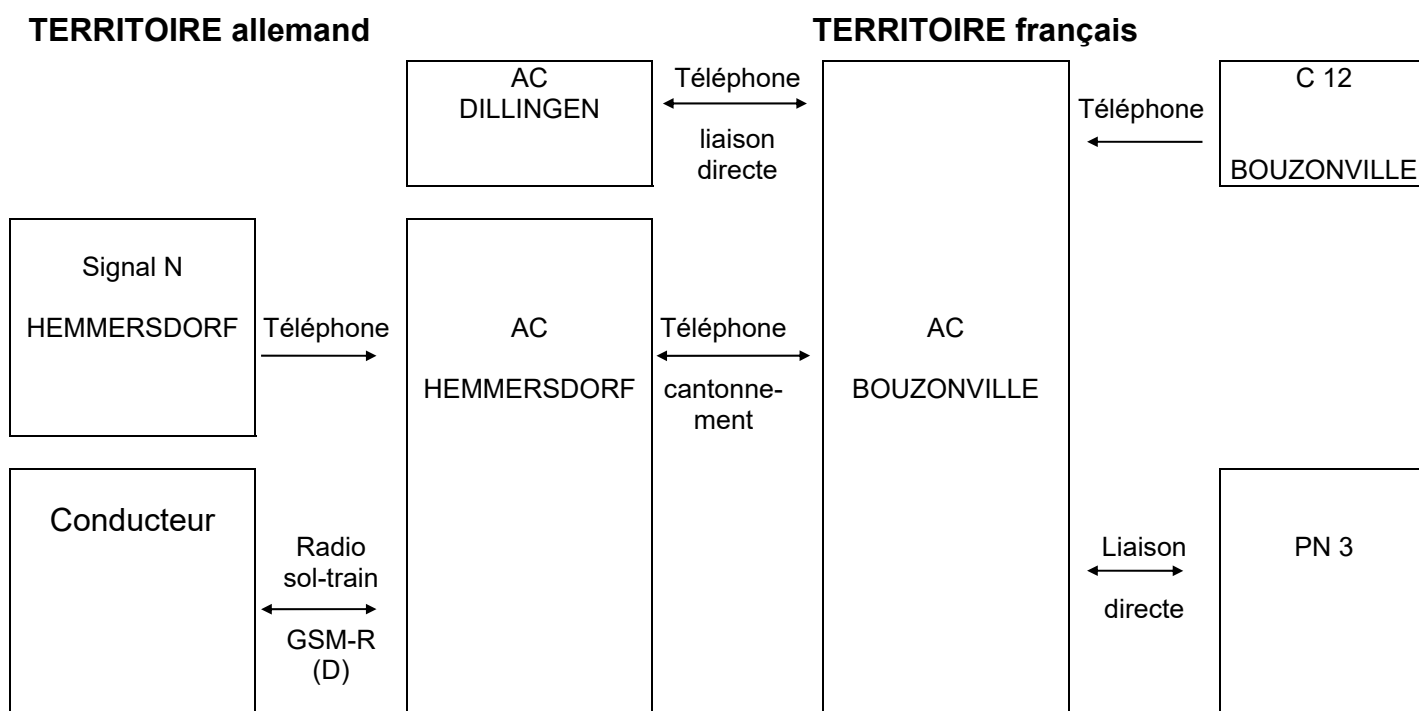
- 1) La section frontière BOUZONVILLE - HEMMERSDORF est à voie unique.
- 2). Pour l'exploitation de la section frontière, chaque poste doit être tenu par un AC. Le poste de Bouzonville est normalement fermé à la circulation et peut être ouvert selon la procédure définie au Document de Référence Réseau (disponibilité de l'infrastructure).
- 3) (réservé)
- 4) Les EF demandent leurs sillons auprès de DB Netz au moins 60 jours à l'avance.

Article 6 – Commutation des systèmes de contrôle de vitesse

La section-frontière est équipée d'un système de basculement PZB / KVB réalisé en 2 points de commutation qui figurent à l'annexe 8.

Article 7 – Liaisons téléphoniques

1. La section de ligne BOUZONVILLE - HEMMERSDORF comporte les liaisons téléphoniques et radio suivantes :



Toutes les communications par téléphone avec l'AC de HEMMERSDORF sont enregistrées sur une bande magnétique en place dans ce poste. La durée d'enregistrement sur cette bande est de deux heures environ de communications. Toutes les communications GSM-R (D) sont enregistrées au central de Stuttgart. En cas de besoin (par ex : accidents, dérangements,...) et sur demande de SNCF RÉSEAU, DB NETZ conserve les enregistrements et les transmet à SNCF RÉSEAU dans les meilleurs délais.

Article 8 – Cantonnement des trains

L'espacement des trains entre HEMMERSDORF et BOUZONVILLE est assuré dans les 2 sens de circulation par le cantonnement téléphonique particulier défini dans les articles 21 et 22.

Article 9 – Passage à niveau (PN) N° 3 - KM 6,967

- 1) Le PN est situé entre la frontière allemande et BOUZONVILLE au km 6,967.
- 2) Il est du type SAL 2 (PN à signalisation automatique lumineuse à 2 demi – barrières)
- 3) Mesures à prendre en cas de dérangement :

a) Nature du dérangement pouvant survenir

- 1/ PN n° 3 RATE D'OUVERTURE

" Bahnübergang n° 3 Schranke lässt sich nicht öffnen"

- 2/ PN n° 3 RATE DE FERMETURE

" Bahnübergang n° 3 Schranke lässt sich nicht schließen"

- 3/ PN n° 3 BRIS DE BARRIERE - tous les feux routiers fonctionnent.

" Bahnübergang n° 3 Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage in Ordnung"

-4/ PN n° 3 BRIS DE BARRIERE. non allumage d'un ou plusieurs des feux routiers.

"Bahnübergang n° 3. Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage defekt"

b) Si un dérangement survient au PN 3, l'AC qui en a la connaissance doit renseigner sans délai l'autre AC. Un train ne doit être expédié en direction de Bouzonville ou de Hemmersdorf qu'après que l'AC de Bouzonville ait déterminé la nature du dérangement et avisé l'AC de Hemmersdorf. Lorsque la nature du dérangement est déterminée, les AC doivent appliquer les mesures suivantes :

Raté de fermeture (2/), - ou bris de barrière et non allumage d'un ou plusieurs feux (4/).	- Raté d'ouverture (1/), - ou bris de barrière et tous les feux fonctionnent (3/), - ou reprise du gardiennage.
- Arrêt et rétention des trains.	- Remise à tous les trains pendant la durée du dérangement d'un ordre bilingue n°12 (motif n° 10) et 12.2 avec ordre de limitation de vitesse à 20 km/h au franchissement du PN 3 km 6,967.

c) En cas de raté de fermeture ou bris de barrière et non allumage d'un ou plusieurs feux, l'AC de Bouzonville pourra toutefois expédier un train en direction du PN 3 pour acheminer l'agent d'entretien du SE ou l'agent de la voie chargé du gardiennage. Il remet dans ce cas au conducteur l'ordre bilingue 8 (annexe 3) lui prescrivant de s'arrêter avant le PN.

d) Reprise de la circulation normale

L'AC de Bouzonville avise l'AC de Hemmersdorf de la reprise du service normal.

Article 10 – Installations de limitations temporaires de vitesse

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

1) LTV prévues :

a) Lorsque sur la section frontière Bouzonville-Hemmersdorf des LTV doivent être mises en place il faut que l'autre gestionnaire d'infrastructure soit informé dans les délais suivants :

Sens DB NETZ vers SNCF RÉSEAU :

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

Sens SNCF RÉSEAU vers DB NETZ :

Au plus tard 5 semaines avant la mise en place de la LTV.

b) Les conducteurs sont informés de la limitation temporaire de vitesse prévue sur la section frontière Bouzonville Hemmersdorf par le système **La** (La : système allemand d'information des LTV et autres particularités) de DB NETZ et ceci pour les deux sens de circulation.

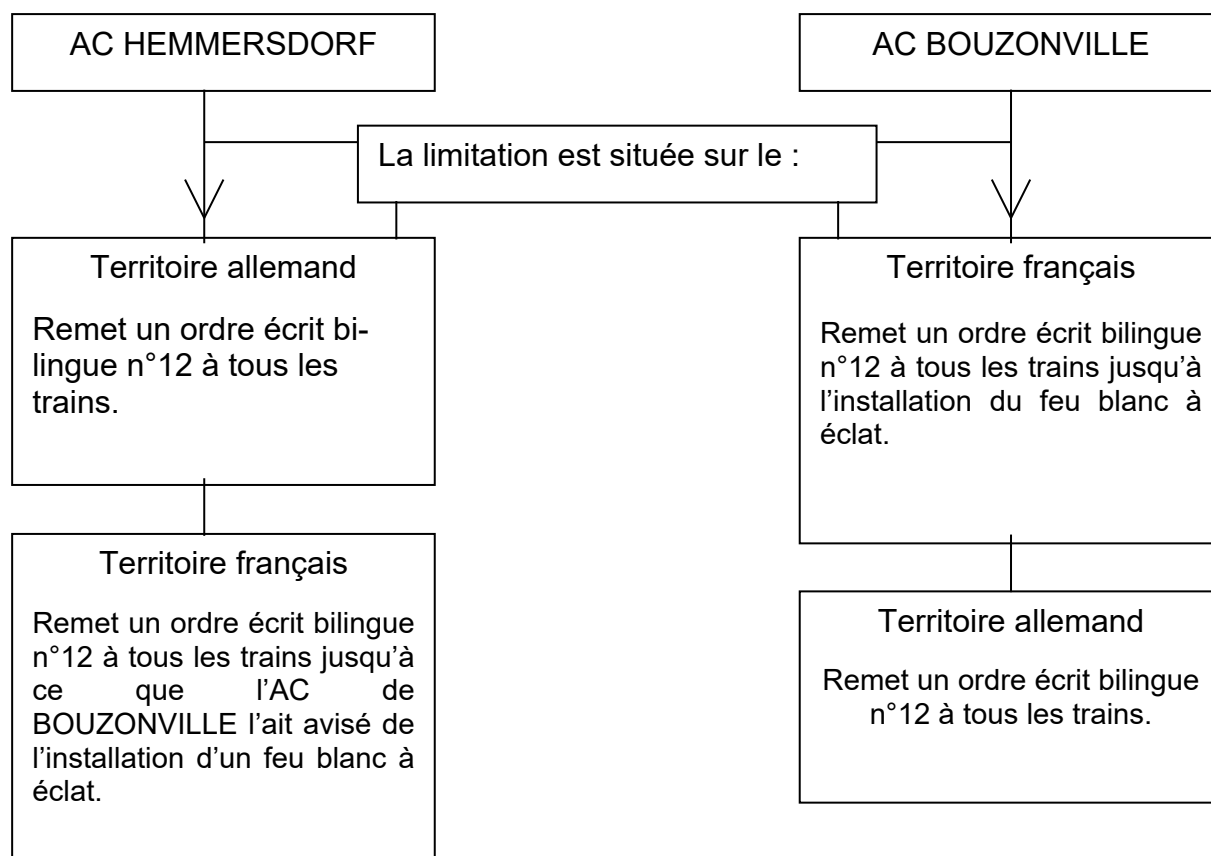
c) L'établissement « Produktionsdurchführung Saarbrücken » prend en compte dans le système **La**, les limitations de vitesse qui lui sont communiquées par SNCF RÉSEAU.

2) Les LTV inopinées :

a) Les LTV installées inopinément sont à signaler :

- Sur le territoire allemand : par les services techniques compétents de DB NETZ immédiatement à l'AC de HEMMERSDORF qui les répercute à l'AC de BOUZONVILLE.
- Sur le territoire français : par les services techniques compétents de SNCF RÉSEAU immédiatement à l'AC de BOUZONVILLE qui les répercute à l'AC de HEMMERSDORF et au COGC Lorraine.

b) Tant que les conducteurs ne sont pas avisés par le système **La** des limitations de vitesse, les mesures suivantes sont à appliquer vis-à-vis des trains :



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

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

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

Article 11 – Modification de la signalisation

1) Les modifications de la signalisation sur le territoire allemand sont portées à la connaissance de SNCF RÉSEAU par le système allemand **La**.

2) Les modifications de la signalisation sur le territoire français sont portées par SNCF RÉSEAU à la connaissance de DB NETZ par "Avis de signalisation", accompagné, si nécessaire, par un schéma de signalisation. Ces documents sont à adresser à :

DB NETZ
Regionalbereich Südwest
Produktionsdurchführung Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4
D – 66111 SAARBRÜCKEN

DB NETZ fait connaître les modifications par son système **La**.

Article 12 – Modifications des installations

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

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

SNCF Réseau
EIC Lorraine
14 viaduc J.F Kennedy
F-54052 NANCY CEDEX

<p style="text-align: center;">CHAPITRE III</p> <p style="text-align: center;">PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS</p>

Article 13 – Horaires des trains

- 1) L'horaire de service sur cette section frontière est établi par DB NETZ en étroite coordination avec SNCF Réseau.
- 2) Les trains de sens Allemagne France reçoivent des numéros pairs.
Les trains de sens France Allemagne reçoivent des numéros impairs
- 3) Chaque changement de caractéristique, de vitesse, de plan de transport sur le territoire français est à adresser par SNCF Réseau à DB NETZ.
- 4) SNCF Réseau (EIC Lorraine) reçoit de DB NETZ, au plus tard deux semaines avant le changement de service, deux exemplaires des fascicules horaires et des renseignements techniques de la section frontière Bouzonville Hemmersdorf.
- 5) Le Regionalbereich Netz Südwest est à aviser de toute limitation permanente de vitesse devant être appliquée sur le territoire français.
Tant que cette vitesse n'est pas inscrite aux documents horaires, les conducteurs doivent être avisés comme pour la mise en place d'une limitation de vitesse inopinée (voir article 10).

Article 14 – Signalisation d'arrière des trains

Entre BOUZONVILLE et HEMMERSDORF (et inversement) de jour comme de nuit, les signaux de queue suivants doivent être utilisés :

- soit deux plaques rectangulaires rouges et blanches réflectorisées,
- soit deux lanternes de queue,
- soit deux feux rouges.

Article 15 – Acheminement des transports exceptionnels

1) a) Un wagon comportant un transport exceptionnel (TE) ne peut être incorporé dans un train que s'il a fait l'objet d'un Beförderunganordnung (LU) de DB NETZ et d'un Avis de transport exceptionnel (ATE) de SNCF RÉSEAU.

b) Le LU de DB Netz et l'ATE de SNCF RÉSEAU reprennent :

- le numéro d'ordre propre au réseau d'infrastructure expéditeur et celui du réseau voisin
- la description de l'envoi
- la date d'acheminement (non indiquée dans l'ATE)
- le train à utiliser et les conditions d'acheminement sur cette section frontière.

Le train et la date d'acheminement sont impérativement à communiquer au préalable.

Les LU et ATE règlent les acheminements des TE jusqu'à leur frontière respective. Dans ces documents, les prescriptions d'acheminement du réseau voisin, au-delà de la frontière, sont à indiquer spécialement.

En cas d'envoi du sens Allemagne-France, qui nécessite au départ de Bouzonville l'emploi d'une bâche au néoprène, l'ATE de SNCF Réseau comporte derrière le numéro du BTE la mention « avec bâche néoprène ». Cette mention est portée en langue allemande sur le LÜ, derrière le numéro d'ordre (« mit Neoprendecke »).

2) Le COGC Lorraine et la Betriebszentrale KARLSRUHE se proposent respectivement les TE. Le réseau prenant n'accepte le TE que si l'avis correspondant est bien parvenu aux services compétents de la SNCF RÉSEAU et DB NETZ.

3) Les TE sont à acheminer en tête de train. Ils ne doivent être incorporés qu'après réception de l'autorisation par le COGC Lorraine et la Betriebszentrale KARLSRUHE.

Les envois relevant d'une LÜ de France vers l'Allemagne, sont repérés sur le relevé de véhicule par la mention « N°...BTE », comportant le numéro d'ordre de SNCF RÉSEAU

4) L'AC chargé d'expédier un train comportant un TE doit, au préalable, renseigner l'AC de la gare voisine et lui communiquer les numéros de l'ATE de SNCF RÉSEAU et du LÜ de DB NETZ.

Avant de donner l'autorisation d'expédier le train l'AC de la gare voisine vérifie que les numéros communiqués correspondent aux documents en sa possession.

Article 16 – Trains spéciaux

- 1 Un train spécial est un train ne figurant pas au TST de la section frontière (cf. art 20).
2. Le service horaire DB NETZ ou BZ KARLSRUHE et le COGC Lorraine organisent les mises en marche de ces trains spéciaux sur la section frontière d'un commun accord et s'échangent les données nécessaires à la circulation de ces trains.
3. Ces trains doivent être concertés le plus tôt possible, au moins 4 heures avant l'heure théorique de départ.
4. BZ KARLSRUHE avise les AC concernés.
5. Pour ces trains circulant dans le sens France-Allemagne, la BZ KARLSRUHE communique par Fax à l'AC de Bouzonville une fiche de marche (Fahrplan-Mitteilung) bilingue (voir annexe 4) comportant le mode de freinage et le pourcentage de poids-frein nécessaire, le numéro et la catégorie statistique du train. L'AC de Bouzonville remet la fiche de marche au conducteur.
6. Les trains spéciaux ne doivent pas être mis en marche les DF des 2 pays, ainsi que pendant les périodes de fermeture à la circulation de la section frontière, sauf autorisation spéciale définie d'un commun accord.

Article 17 – Suppression de trains

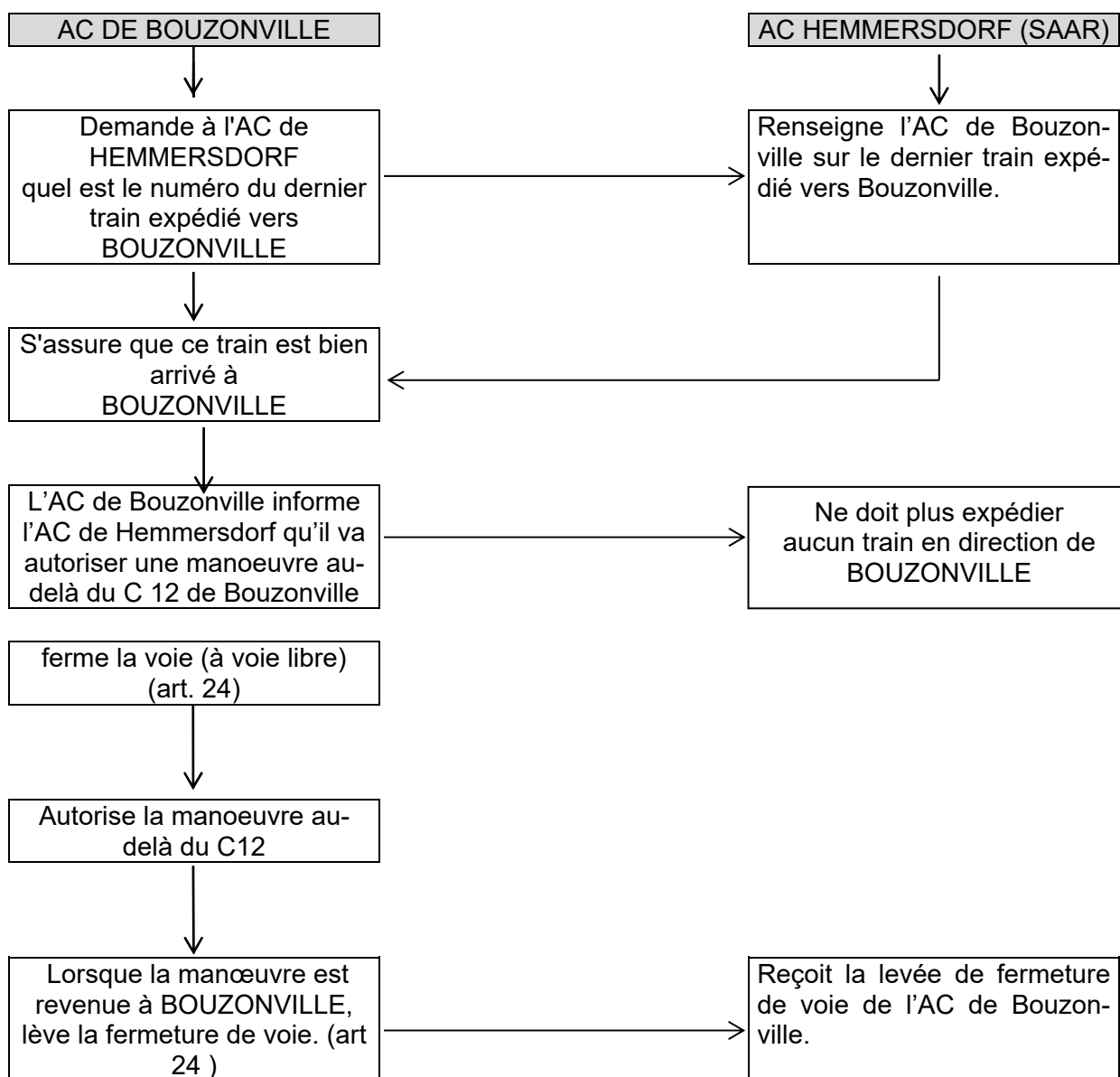
- 1) En cas de suppression de train sur la section frontière, les EF doivent en aviser dès que possible le BZ KARLSRUHE ou le COGC Lorraine.
- 2) BZ KARLSRUHE et le COGC Lorraine se communiquent réciproquement les trains supprimés le plus tôt possible.
- 3) Le COGC Lorraine en avise l'AC de Bouzonville, qui note la suppression du train sur son carnet d'enregistrement des dépêches. Le BZ KARLSRUHE avise l'AC de Hemmersdorf.

CHAPITRE IV
MANOEUVRES

Article 18 – Attelage des engins moteurs

L'attelage et le dételage des engins moteurs sont effectués par le personnel des EF.

Article 19 – Manœuvres au-delà du signal d'entrée C12 de Bouzonville



<p style="text-align: center;">CHAPITRE V CIRCULATION DES TRAINS</p>
--

Article 20 – Ordre de succession des trains

- 1) La Produktionsdurchführung Saarbrücken de DB Netz établit, signe et envoie au dirigeant de Bouzonville, à chaque changement de service ou de modification en cours, un tableau de succession des trains réguliers et facultatifs (TST), en utilisant l'imprimé repris à l'annexe 5. Le dirigeant de Bouzonville vérifie la concordance, signe l'imprimé et le retourne à la Produktionsdurchführung Saarbrücken.
- 2) Les trains ne peuvent, en règle générale, circuler que dans l'ordre établi en application du point 1 ci - dessus.
- 3) Si l'ordre préétabli devait être modifié, ou si une modification devait être effectuée depuis le dernier changement d'ordre de succession des trains, le nouvel ordre de succession devrait être communiqué à l'AC de la gare voisine de la façon suivante :

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

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

Article 21 – Modalités de communications

- 1) Le présent article s'applique aux communications relatives au cantonnement des trains, ainsi qu'à celles se rapportant à la circulation et à la sécurité des trains.
- 2) Les annonces concernant les circulations sont faites verbalement par téléphone, normalement par la ligne de cantonnement.
- 3) a) Les annonces à contenu prescrit doivent être collationnées.
b) Les annonces sans contenu prescrit doivent être répétées avec les données essentielles.
c) La répétition est introduite par les mots :
"Ich wiederhole" (je répète).
d) L'exactitude de la répétition est à confirmer par le mot : "richtig" (exact).

Article 22 – Procédure d'annonce des trains

- 1) L'AC de BOUZONVILLE et l'AC de HEMMERSDORF s'annoncent mutuellement les trains.
- 2) Chaque annonce est précédée par le mot "Zugmeldung" (annonce de train).
- 3) Les trains des 2 sens sont proposés et acceptés au plus tôt 5 minutes avant l'heure prévue de départ ou de passage.
- 4) Trains de sens Allemagne – France.

Rôle de l'AC de HEMMERSDORF

Un train ne doit être proposé à l'AC de BOUZONVILLE que si :

- le dernier train expédié est arrivé à BOUZONVILLE,
- le dernier train accepté en provenance de BOUZONVILLE est arrivé à HEMMERSDORF .

L'AC propose le train sous la forme :
"Wird Zug (Nummer) angenommen ?"
(train n° ... est-il accepté?).

Rôle de l'AC de BOUZONVILLE

L'AC accepte le train sous la forme :
"Zug (Nummer) Ja"
(Train n° ... oui).

- 5) Trains de sens France - Allemagne

Rôle de l'AC de BOUZONVILLE

Un train ne doit être proposé à l'AC de HEMMERSDORF que si les conditions suivantes sont réalisées :

- le dernier train expédié est arrivé à HEMMERSDORF ,
- le dernier train accepté en provenance de HEMMERSDORF est arrivé à BOUZONVILLE.

L'AC propose le train sous la forme :
"Wird Zug (Nummer) angenommen"
(train n° ... est-il accepté ?).

Rôle de l'AC HEMMERSDORF

L'AC accepte le train sous la forme :
"Zug (Nummer) Ja"
(Train n° ... oui).

- 6) Les trains sont annoncés dès que possible après leur acceptation sous la forme :

"Zug (Nummer) voraussichtlich ab in Minuten..."

(« annonce de train : train (n°) départ prévu à ... »
(minutes de l'heure de départ ou de passage)).

- 7) Après avoir vérifié que le train est porteur de la signalisation d'arrière et que sa protection est assurée, l'AC rend immédiatement voie libre sous la forme :

"Zug (Nummer) in (Name der Stelle)"
(train (n°) arrivé à (nom de la gare)).

La reddition de voie libre donne l'assurance que le canton est libéré.

Article 23 – Ordres écrits

Il ne peut être délivré aux conducteurs que des ordres écrits sur imprimés bilingues (Voir modèle annexe 3a).

Les ordres écrits DB et SNCF sont repris aux annexes 3a et 3b.

Article 24 – Fermeture de la voie sur la section frontière pour accident ou incident

- 1) L'AC de BOUZONVILLE est seul qualifié pour fermer la voie et pour lever la fermeture de voie.
- 2) La pleine voie ne peut être fermée que si :
 - la fermeture a été concertée entre les 2 AC,
 - le dernier train est bien arrivé à Bouzonville ou Hemmersdorf.

Lorsque la pleine voie ne peut être entièrement parcourue par suite d'accident ou pour d'autres motifs, elle doit être fermée immédiatement, sans que les prescriptions ci-dessus soient remplies.

- 3) Pendant la fermeture de voie, les prescriptions propres à chaque gestionnaire d'infrastructure sont appliquées de part et d'autre.
- 4) L'avis de fermeture de la voie est donné par l'AC de BOUZONVILLE par la dépêche:
"Gleis zwischen BOUZONVILLE und HEMMERSDORF gesperrt"
(Voie entre BOUZONVILLE et HEMMERSDORF fermée).
- 5) La fermeture de la voie ne doit être levée par l'AC de BOUZONVILLE que lorsque toutes les circulations engagées à voie fermée (ou le train ou la partie de train en détresse) ont dégagé la voie soit à BOUZONVILLE soit à HEMMERSDORF.
- 6) La fermeture de la voie est levée par la dépêche :

"Sperrung des Gleises zwischen BOUZONVILLE und HEMMERSDORF, aufgehoben"
(Fermeture de la voie entre BOUZONVILLE et HEMMERSDORF levée).

Article 25 – Train ou partie de train laissée en pleine voie

- 1) Lorsqu'en pleine voie un train est en détresse ou lorsqu'une partie de train doit être abandonnée, il faut procéder à une fermeture de voie pour assurer le dégagement de la voie (art. 26).
- 2) La fermeture de la voie ne doit être levée que si les prescriptions de l'article 24.5 sont remplies.

Article 26 – Circulation à voie fermée d'un train de secours

- 1)
 - a) L'application de cet article est subordonnée à l'application préalable des points 1 à 4 de l'article 24.
 - b) Pour la circulation à voie fermée au cours de travaux, les dispositions de l'article 33 sont applicables.

2) La circulation à voie fermée a pour origine HEMMERSDORF

- a) L'AC de HEMMERSDORF applique les mesures ci-après :

- il s'assure auprès de l'AC de BOUZONVILLE du numéro du dernier train ayant circulé avant le train en détresse en l'interrogeant. Il n'autorise la circulation à voie fermée qu'après avoir reçu de l'AC de BOUZONVILLE la confirmation du dernier train ayant circulé avant le train en détresse par la dépêche suivante :

"Zug (Nr) ist letzter Zug vor dem liegen gebliebenem Zug (Nr)".
(train n° ... est le dernier train avant le train en détresse n° ...).

- Et, si ce train était en direction de HEMMERSDORF, il s'assure qu'il est bien arrivé complet à HEMMERSDORF.

- b) La circulation à voie fermée ne peut être expédiée qu'avec l'autorisation de l'AC de BOUZONVILLE.

- c) La circulation à voie fermée doit recevoir un ordre écrit bilingue n°12 (annexe 3) lui prescrivant de marcher à vue. (Motif n° 2 et/ou n° 3).

3. La circulation à voie fermée a pour origine BOUZONVILLE

- a) L'AC de BOUZONVILLE applique les mesures suivantes :

- il s'assure auprès de l'AC de HEMMERSDORF du numéro du dernier train ayant circulé avant le train en détresse en l'interrogeant. Il n'autorise la circulation à voie fermée qu'après avoir reçu de l'AC d'HEMMERSDORF la confirmation du dernier train ayant circulé avant le train en détresse par la dépêche suivante :

"Zug (Nr) ist letzter Zug vor dem liegen gebliebenem Zug (Nr)"
(train n°... est le dernier train avant le train en détresse n°...).

- Si ce train est du sens HEMMERSDORF - BOUZONVILLE, il s'assure qu'il est arrivé complet à BOUZONVILLE.

- b) la circulation à voie fermée ne peut être expédiée qu'avec l'autorisation de l'AC de HEMMERSDORF.

c) la circulation à voie fermée est expédiée avec un ordre écrit bilingue n°12 prescrivant de marcher à vue (annexe 3 motif n° 2 et/ou n° 3).

Article 27 – Dérangement de l'ensemble des moyens de communication

Lorsque tous les moyens de communication entre HEMMERSDORF et BOUZONVILLE sont en dérangement et qu'aucun échange n'est possible par les installations de télécommunications, la circulation des trains est suspendue.

Article 28 – Arrêt des circulations en cas de danger

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

2) Tout danger doit être signalé immédiatement sur la ligne directe, l'alerte est formulée sous la forme suivante :

“Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!”

(Danger ! Arrêt des circulations)

3) Les AC de BOUZONVILLE et de HEMMERSDORF, ainsi que le poste central de Karlsruhe doivent émettre l'alerte par radio sol - train que le train se trouve sur le territoire français ou allemand.

Article 29 – Demande de secours

1) Le conducteur demande le secours soit par téléphone, soit par radio, soit par exprès ou par tout autre moyen disponible.

2) Les AC et les conducteurs s'informent et s'entendent sur les conditions du secours et les mesures à prendre, que ce soit sur le territoire français ou allemand.

3) Le train ne peut être remis en marche ou se laisser pousser qu'avec l'autorisation des AC de BOUZONVILLE et de HEMMERSDORF.

4) La première partie du train ne peut se remettre en marche qu'avec l'autorisation des AC comme prévu au point 3.

5) Le retour à la gare en arrière est subordonné à l'autorisation de l'AC de la gare en arrière et à la présence d'un engin moteur en tête du mouvement.

! L'AC de BOUZONVILLE autorise le mouvement de retour à BOUZONVILLE en complétant l'ordre bilingue n°14 (annexe 3) par le texte suivant :

“Kehren sie zurück bis Einfahrtsignal C12 in km 0,371 des Bahnhofs Bouzonville dann melden Sie sich am Telefon”.

(Revenez jusqu'au signal d'entrée C12 Km 0,371 de la gare de Bouzonville puis présentez – vous au téléphone).

L'AC de HEMMERSDORF (SAAR) autorise le mouvement de retour à HEMMERSDORF (SAAR) par un ordre écrit bilingue n°14 selon les prescriptions de la réglementation allemande.

Article 30 – Situations dangereuses

1) Le conducteur doit aviser par les moyens les plus rapides l'AC de HEMMERSDORF ou l'AC de BOUZONVILLE en cas d'anomalies dangereuses ou d'accidents.

2) L'AC de HEMMERSDORF avise le (Notfalleitstelle) service des urgences à KARLSRUHE.

L'AC de BOUZONVILLE avise le COGC Lorraine.

3) Les AC de HEMMERSDORF et de BOUZONVILLE s'entendent pour appliquer les mesures adéquates et avisent leur direction conformément aux directives de chaque gestionnaire d'infrastructure.

4) Une enquête commune doit être effectuée de façon concertée par les représentants des deux gestionnaires d'infrastructure.

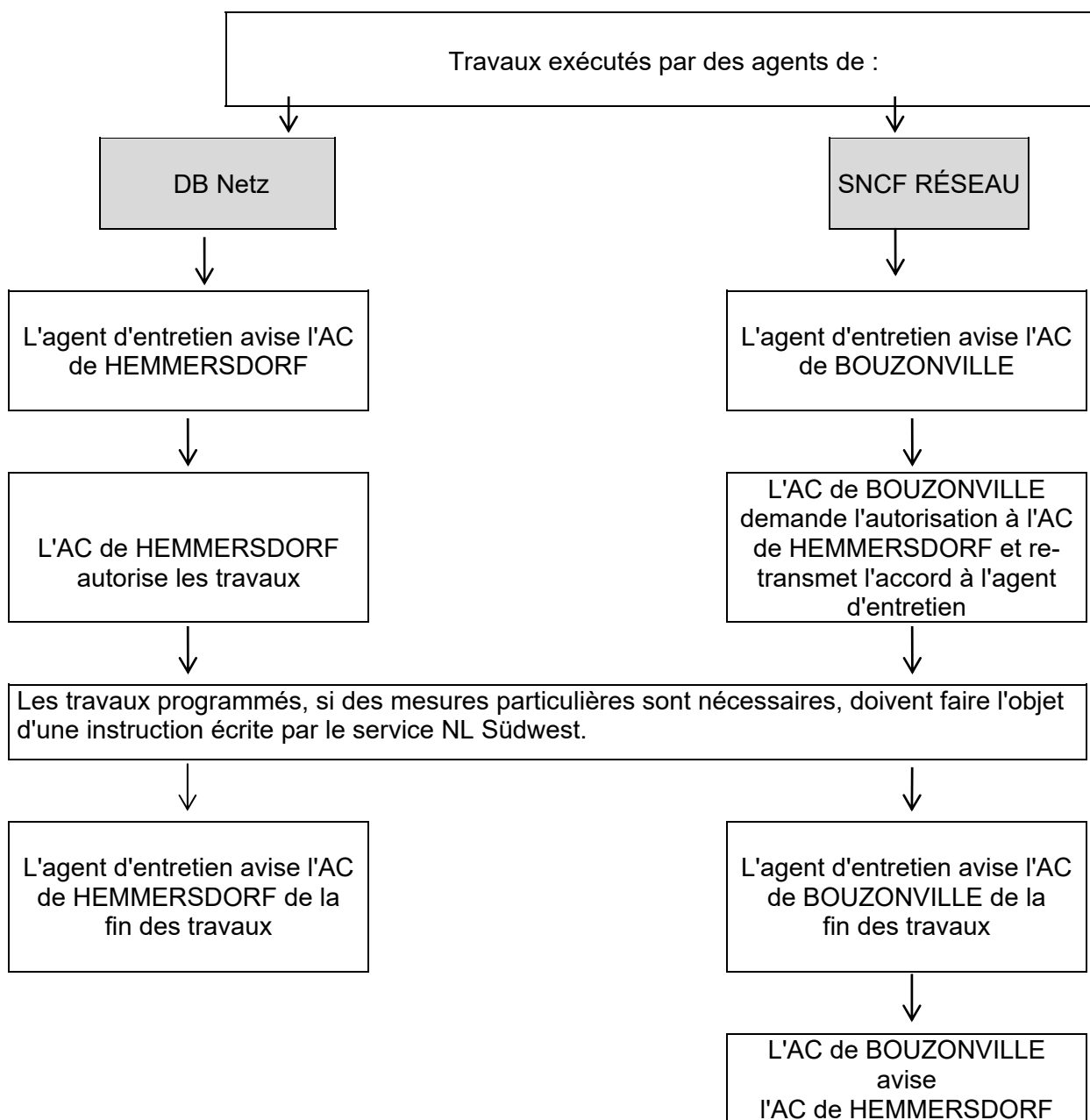
5) En cas de déraillements ou d'autres situations dangereuses qui nécessitent l'intervention de techniques de relevage, les moyens d'intervention utilisés sont concertés entre les représentants des deux gestionnaires d'infrastructure de façon à assurer le retour à la situation normale dans les meilleures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

**CHAPITRE VI
TRAVAUX**

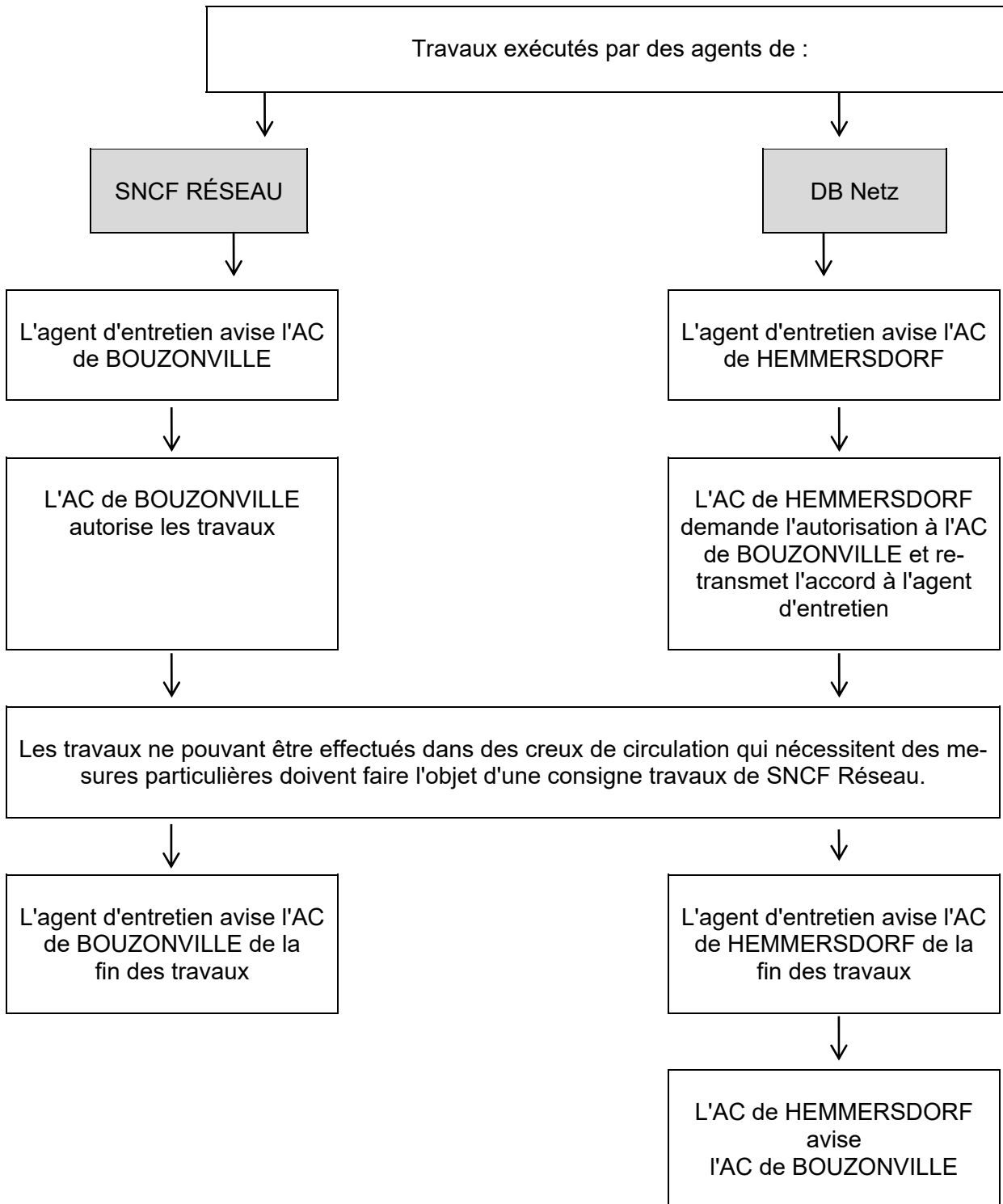
Article 31 – Travaux sur les installations de sécurité ne nécessitant pas de fermeture de voie

- 1) Chaque GI ne peut effectuer des travaux que sur les installations situées sur son territoire national.
- 2) En complément des dispositions propres à chacun des GI, les agents appliquent les prescriptions suivantes :

a) Travaux sur le territoire allemand



b) Travaux sur le territoire français



3) Les instructions écrites doivent être arrêtées en commun par le Regionalbereich de DB NETZ et le COGC Lorraine au plus tard 4 semaines avant le début des travaux. Ils déterminent à cette occasion la nature des travaux, les conséquences sur la circulation des trains, la durée et les mesures à prendre, notamment en matière de sécurité du personnel (intervention d'un agent sur le territoire étranger).

Article 32 – Fermeture de la voie pour travaux en pleine voie

- 1) Les travaux sont exécutés selon les règles en vigueur du GI concerné.
- 2) Les travaux doivent faire l'objet d'une concertation préalable entre les AC et les services techniques de chaque GI.
- 3) L'AC qualifié pour décider de la fermeture de la voie et de la levée de la fermeture de la voie est l'AC de BOUZONVILLE.
- 4) La pleine voie ne doit être fermée que :
 - a) si la fermeture a été concertée entre les 2 AC.
 - b) si l'AC de HEMMERSDORF a donné l'assurance que le dernier train du sens BOUZONVILLE - HEMMERSDORF est arrivé à HEMMERSDORF.
 - c) si le dernier train du sens HEMMERSDORF - BOUZONVILLE est arrivé à BOUZONVILLE.

- 5) L'avis de fermeture de la voie est donné par l'AC de BOUZONVILLE par la dépêche :

"Gleis zwischen BOUZONVILLE und HEMMERSDORF gesperrt"
(*"voie entre BOUZONVILLE et HEMMERSDORF fermée"*).

- 6) Les mesures de sécurité à appliquer pour assurer la fermeture de la voie sont fixées par les prescriptions propres à chaque GI.
- 7) Sur la section frontière il ne peut être accordée qu'une seule autorisation de travaux à la fois. Toutefois par exception des travaux peuvent être autorisés simultanément s'ils font l'objet d'un accord écrit entre les deux GI (consigne travaux ,....).
- 8) Les services techniques avisent l'AC concerné de la fin des travaux.
- 9) Mesures pour lever la fermeture de la voie.

- a) Lorsqu'il s'agit de travaux sur le territoire allemand, l'AC d'HEMMERSDORF avise l'AC de BOUZONVILLE par la dépêche suivante :

"Arbeiten im Gleis BOUZONVILLE-HEMMERSDORF von der Grenze bis HEMMERSDORF beendet"

(Travaux sur voie BOUZONVILLE-HEMMERSDORF entre la frontière et HEMMERSDORF terminés)

- b) Lorsqu'il s'agit de travaux sur le territoire français, l'AC de BOUZONVILLE s'assure que le responsable du processus des travaux lui a rendu la demande de fermeture de voie.

- 10) La fermeture de la voie est levée par l'AC de BOUZONVILLE par la dépêche :

"Sperrung des Gleises zwischen BOUZONVILLE und HEMMERSDORF aufgehoben"
(Fermeture de la voie entre BOUZONVILLE et HEMMERSDORF levée).

- 11) L'AC de BOUZONVILLE prend attachement de la fermeture de la voie et de la levée sur le registre d'annonce des trains (Cf. annexe 6).

Article 33 – Circulation à voie fermée pour travaux

- 1) Les circulations à voie fermée de BOUZONVILLE et HEMMERSDORF ne doivent pas dépasser la frontière de leur pays respectif.
- 2) Dès que l'AC de BOUZONVILLE a fermé la voie entre BOUZONVILLE et HEMMERSDORF, les trains de travaux peuvent être engagés selon la réglementation propre à chaque GI.
- 3) L'engagement et le dégagement de ces trains de travaux ne sont pas à annoncer entre AC.
- 4) La dépêche de fin de travaux de l'AC de HEMMERSDORF est la confirmation que tous les trains de travaux engagés du côté allemand ont dégagés la voie à HEMMERSDORF.

Article 34 – Réserve

CHAPITRE VII

**COMPOSITION DES TRAINS - CAS
GENERAUX**

Article 35 – Composition des trains

- 1) Trains de voyageurs - longueur maximum : 200 m.
- 2) Trains de marchandises :

Trains freinés au FCM avec un maximum de 250 essieux et une longueur maximale de 700 m (locomotive comprise).
- 3) Aucun wagon de marchandises ne peut être incorporé dans un train de voyageurs.

Article 36 - Réserve

Article 37 – Freinage des trains

- 1) Tous les véhicules doivent être raccordés à la conduite générale. Le frein doit fonctionner sur le premier et le dernier véhicule.
- 2)
 - a) Le pourcentage de freinage minimum requis entre BOUZONVILLE et HEMMERSDORF est de 57% pour les trains de fret. Les manettes doivent être sur position G.
 - b) Il est établi un bulletin de freinage bilingue (annexe 7). Si la masse freinée est inférieure à la masse freinée nécessaire, la BZ KARLSRUHE doit en être informée. Cette dernière donne alors ses instructions sur l'imprimé bilingue intitulé "Fiche de marche" (Fahrplanmitteilung (annexe 4).

Article 38 - Réserve

Article 39 – Vitesse limite des trains

La vitesse limite des trains est de 50 km/h en territoire français et 60 km/h en territoire allemand.

<p style="text-align: center;">CHAPITRE VIII</p> <p style="text-align: center;">COMPOSITION DES TRAINS</p> <p style="text-align: center;">CAS PARTICULIERS</p>

Article 40 – Incorporation de véhicules inaptes à la vitesse maximale du train

1) Des véhicules inaptes à la vitesse limite du train dans lequel ils sont incorporés ne peuvent l'être qu'exceptionnellement et avec accord commun du COGC Lorraine et de la BZ KARLSRUHE.

2) Le conducteur reçoit des instructions dans les conditions suivantes :

Sens Allemagne → France

Le conducteur reçoit une fiche de marche - bilingue (annexe 4) qu'il remet à l'arrivée à l'AC de BOUZONVILLE.

Sens France → Allemagne

Transmission d'une fiche de marche bilingue (annexe 4) par la BZ KARLSRUHE à l'AC de BOUZONVILLE, qui la remet au conducteur.

Article 41 – Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses

1) Les marchandises dangereuses sont désignées au règlement concernant le trafic international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

2) Un wagon transportant des marchandises dangereuses ne peut être incorporé dans un train que si le conducteur est en possession de la lettre de voiture correspondante.

3) Le conducteur est renseigné sur la position qu'occupent le ou les véhicules dans le train par le relevé de véhicule.

<p style="text-align: center;">CHAPITRE IX</p> <p style="text-align: center;">PERSONNEL DES TRAINS</p>
--

Article 42 – Equipement des trains en personnel

Les trains doivent être équipés par un conducteur et comporter la radio – sol train DB Netz et le contrôle de vitesse PZB 90.

Articles 43 à 45 – Réservés

<p style="text-align: center;">CHAPITRE X</p> <p style="text-align: center;">DIVERS</p>

Article 46 – Tunnels

Il existe 2 tunnels sur la section frontière française.

Le premier, du Km 0,574 au Km 0,790.

Le second, du Km 1,019 au Km 1,229.

Les caractéristiques concernant ces tunnels figurent à l'annexe n°9. Ces renseignements peuvent être nécessaires aux services de secours en cas d'accident ou d'incident.

Anlage 1
ANNEXE 1

Lageplan des Bahnhofs Bouzonville
PLAN DE LA GARE DE BOUZONVILLE

ANZELING A FRONTIERE ALLEMANDE
 DE BOUZONVILLE A GUERSTLING

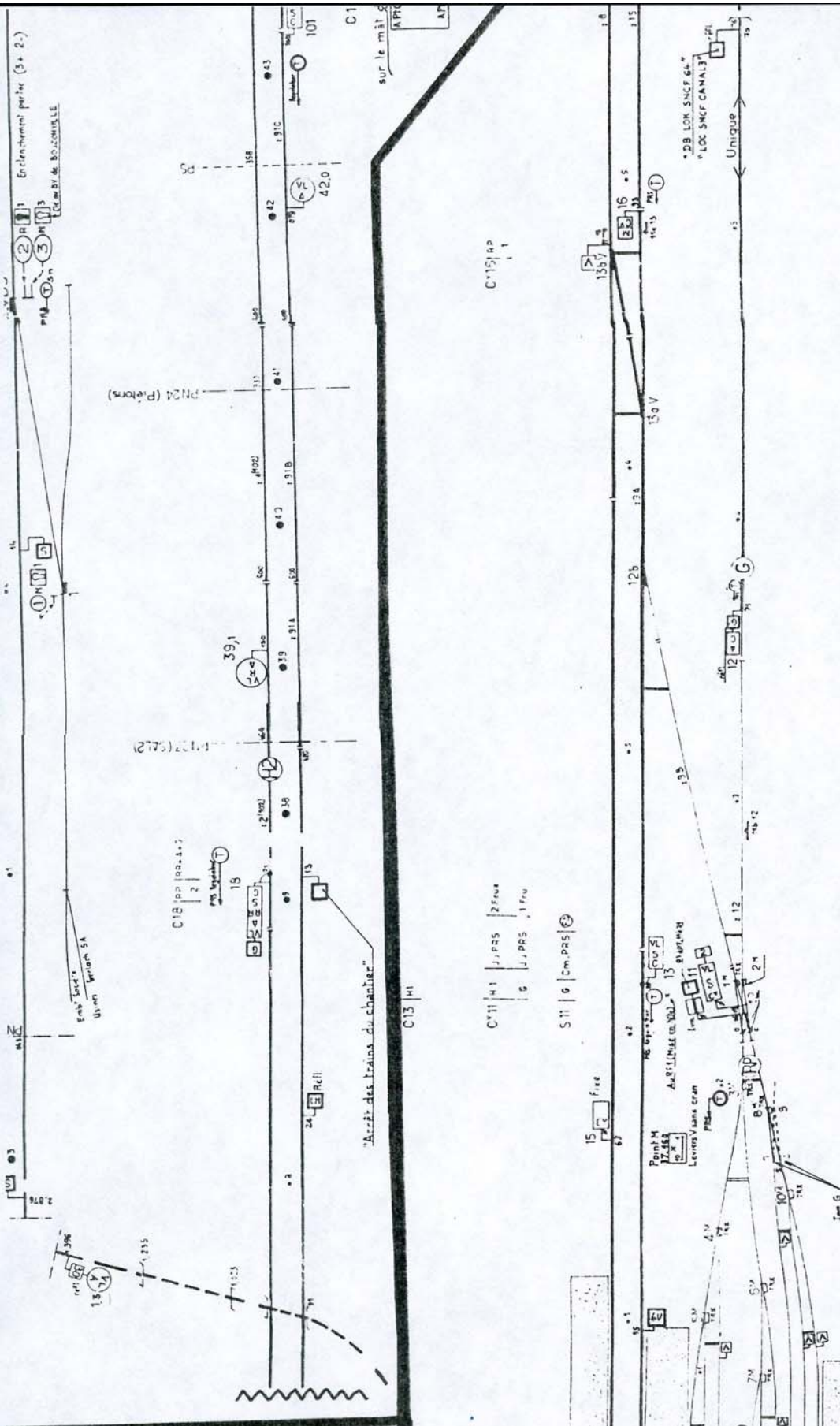
BOUZONVILLE

Poste 1 { - type PRS
 - type PMV

Schéma de signalisation

Date d'établissement 27.01.76	
Le Chef de la Division VZE	
MAUPOME	
Format A4x15	
VZE 174.036	

renaires l'aurisation
 vers Thionville
 Luyers Hartzien
 téléphonique vers Hemmersdorf



Point M
 Enclenchement par les (1+2-)
 Unité d'implémentation des aiguilles 13 B n° 10

qui concerne les enclenchements par serrures, S'agissant
 d'unités de traction électrique, consulter la consigne
 de Sifani (consigne bicue).

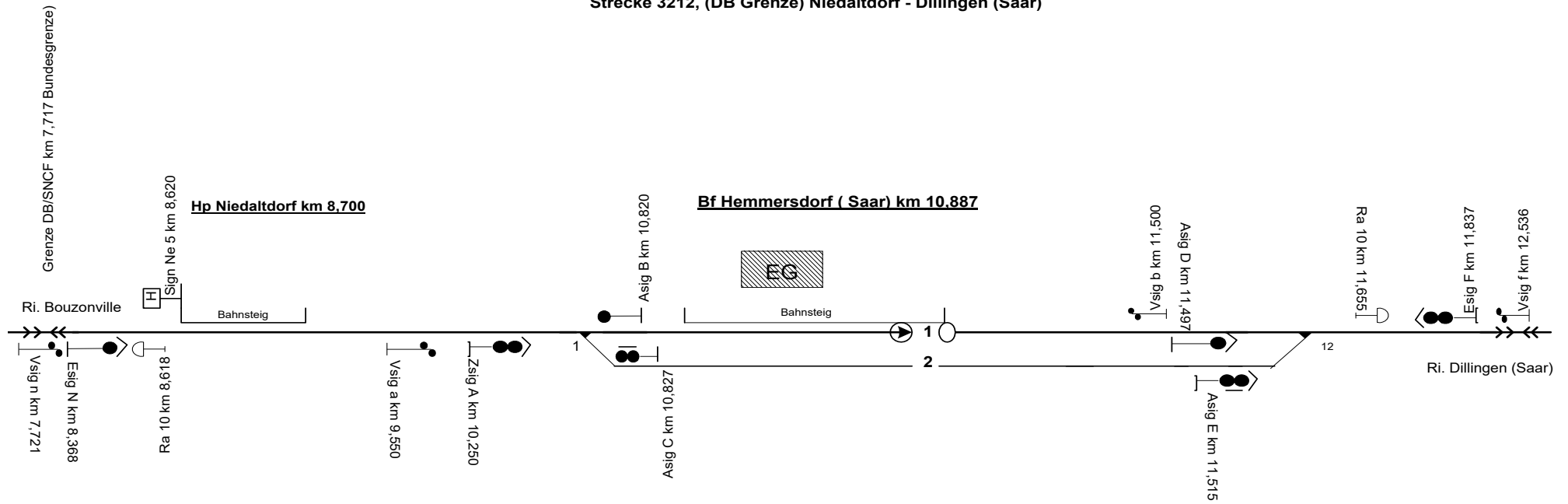
Anlage 2

ANNEXE 2

Lageplan des Bahnhofs Hemmersdorf
PLAN DE LA GARE DE HEMMERSDORF

Grundplan

Strecke 3212, (DB Grenze) Niedaltdorf - Dillingen (Saar)



Aufgestellt:
N-SW-B 5 P (SBR)-Dr
Basa 956 2432
21.01.2001

Anlage 3 a
ANNEXE 3 a

Befehl der DB (Deutsch/Französisch)
ORDRE de la DB(Allemand/Français)

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

<p>Thielbahnzugführer Zug - Sperrfahrt KI - Schleppbetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt <i>Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de ferréin moteur de pousse</i> Befehle Ordres 1 - 14 Standort: In Rgl/Ggl/Gl <small>(km / signal / Vitesse) (km / signal / vitesse) (nombre, poste / entre le poste et le poste)</small> Lieu voie</p>				
1	<p>Sie dürfen - in den / im Bf / Bft - auf der Abzw / Üst einfahren - weiterfahren <i>Vous pouvez - entrer en gare / entrer dans le secteur circulation / circuler au-delà de la bif / jonction</i></p>			
1.1	<p>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>			
2	<p>Sie dürfen - vorbeifahren - weiterfahren nach Vorbefahrt / TR - am / an / in <i>Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du</i></p>			
	<table border="1"> <tr> <td>Signal usw. signal etc.</td> <td>Bezeichnung / km désignation / km</td> <td>Bf gare, Bft secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, Bk poste de block, Dkst point de protection</td> </tr> </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
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	<p>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>			
3	<p>Sie dürfen aus dem Bf/Bft ausfahren. <i>Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation</i></p>			
3.1	<p>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>			
4	<p>Sie fahren auf dem Gegengleis von bis Vous circulez en sens inverse du sens normalement utilisé de jusqu'à</p>			
5	<p>Sie - fahren / schieben nach - von Vous - circulez / poussez - de in Richtung bis und kehren zurück. en direction de jusqu'à et revenez à la gare en arrière.</p>			
5.1	<p>Hinfahrt auf Regeltleis. Rückfahrt auf Gegengleis À l'aller : en sens normal. Au retour : en sens inverse du sens normalement utilisé.</p>			
5.2	<p>Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regeltleis À l'aller : en sens inverse du sens normalement utilisé. Au retour : en sens normal.</p>			

8	<p>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</p>																								
	<p>Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist. <i>Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.</i></p>																								
10	<p>Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart <i>Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS</i></p>																								
10.1	<p>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>																								
11	<p>Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führeranzeigee und Langsamfahrtsignale. <i>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.</i></p>																								
12	<p>Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten: <i>Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :</i></p> <table border="1"> <tr> <td>auf Sicht km/h</td> <td>in / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst En / entre gare / secteur circulation / bif / jonction</td> <td>und Bf / Bft / Abzw / Üst et gare / secteur circulation / bif / jonction</td> <td>in / von km / signal du km / signal</td> <td>bis km / Sig au km / signal</td> <td>Grund Nr. motif n°</td> </tr> <tr> <td>auf Sicht</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>auf Sicht</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>auf Sicht</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	auf Sicht km/h	in / 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 / signal du km / signal	bis km / Sig au km / signal	Grund Nr. motif n°	auf Sicht						auf Sicht						auf Sicht					
auf Sicht km/h	in / 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 / signal du km / signal	bis km / Sig au km / signal	Grund Nr. motif n°																				
auf Sicht																									
auf Sicht																									
auf Sicht																									
12.1	<p>Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à</p>																								
12.2	<p>Geben Sie bei Annäherung an den BU Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat. Signalez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.</p>																								
12.3	<p>Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an Vérifiez l'état des caténaïres et rendez compte à</p>																								
12.4	<p>PZB - am sig - in km - ständig wirksam / unwirksam. Balise PZB - au signal - au km - constamment active / inactive.</p>																								

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):

..... (Cm - B*)
..... (Annum - ches)
..... (Jhr - h414) (Mitteln - m414)

..... erhalten (Vana, Triebfahrzeugführer - resp. (con. fonction)
..... bei Ind. Übermittlung (en cas de transmission téléphonique):
..... ZF (AS7) / andere (autre),

Grund Nr. / modif. n°	Anlass für Befehl 17 / 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 / voic. occupée	auf Sicht / marche à vue
3	Mehrere Sperrentarten unterwegs / Circulations engagées sur voie fermée	auf Sicht / marche à vue
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / réception sur voie en impasse	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse partiellement couverte	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg / pas de distance de glissement	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / dérangement des communications entre postes d'annonce	auf Sicht / marche à vue
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit / période de fermeture à la circulation	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren / train de voyageurs circule exceptionnellement sur une voie réservée aux trains de fret	40 km/h
Bahnübergänge, Spurrillen / PN, Gatteries, des voies		
10	Dahnübergang nicht ausreichend gesichert / PN insuffisamment protégés	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / ornères veiglacés et enneigés	30 km/h
Arbeiten, La / travaux, LTV		
20	Bauarbeiten - Travaux	*)
21	Unbelegbare 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) / suspicion d'avarie caténaire (également sur voie voisine)	auf Sicht / marche à vue
32	Verdacht auf Unweilerschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) / suspicion 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 / endoctrinement aiguille / signal en dérangement	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert / aiguille immobilisée manuellement sans cadernassage	5 km/h
37	HQA / FBCA 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 de quai	auf Sicht / marche à vue
Besonderheiten am Zug / particularités au train		
40	Engstelle für Lü-Sendungen / gabarit réduit pour transports exceptionnels	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen / armement de la voie insuffisant pour véhicules à charge D	*)
42	Spitzensignal unvollständig / signalisation d'avant incomplète	40 km/h
43	Windwarnung / avis de vents forts	80 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / Vitesse limite autorisée variable

Anlage 3 b
ANNEXE 3 b

Bulletins C und S (zweisprachig) SNCF
BULLETINS C et S (bilingue) de la SNCF

Bulletin C SNCF
(Befehl C SNCF)

C

Ordre est donné au conducteur du train
Der Triebfahrzeugführer des **Zuges** **muss**
(numéro / Nummer)

- de franchir fermé / am „Halt zeigenden“ vorbeifahren:

le signal carré
(numéro / Nummer)

C

le guidon d'arrêt
(numéro / Nummer)

Le conducteur doit par ailleurs agir comme s'il rencontrait fermés les signaux ci-après combinés avec le signal carré / Der Triebfahrzeugführer muss sich außerdem so verhalten, als würde er am genannten Signal « Carré » eines der entsprechend nachfolgend aufgeführten Signalbildern oder Signalkombinationen angezeigt bekommen :

.....

.....

XX

Autorisation n° / Genehmigung Nr.

Poste / Stellwerk : **Date / Datum :** **Heure / Uhrzeit :**
(nom du poste / Stellwerksname) (jour/mois/année / Tag/Monat/Jahr) (heures/minutes / Std/Minuten)

- délivré directement / ausgehändigt **Signature / Unterschrift:**
- transmis par radio / per Funk übermittelt
- transmis par téléphone / Telefonisch übermittelt

Bulletin C block automatique SNCF
(Befehl C Selbstblock SNCF)

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

Anlage 4
ANNEXE 4

Fahrplan-Mitteilung (Deutsch /Französisch)
FICHE DE MARCHE (Allemand/ Français)

Anlage 5
ANNEXE 5

REIHENFOLGE DER ZUGE
TABLEAU DE SUCCESSION DES TRAINS

Anlage 6
ANNEXE 6

REGISTRE D'ANNONCE DES TRAINS
REGISTRE D'ANNONCE DES TRAINS

Anlage 7 ANNEXE 7

Zugbildungs- und Bremszettel
(zweisprachig)
BULLETIN DE FREINAGE BILINGUE

TRAINS DE MESSAGERIES et de MARCHANDISES – GÜTERZUG

Indice de Composition Zuggattung (1)		Train n° du Destination Zug Nr. am Bestimmungsort
--	--	---

Observations – Cas exceptionnels – Incidents <i>Besonderheiten</i>	
Vitesse limitée à <i>Geschwindigkeitsbegrenzung auf</i> km/h de <i>von</i> à <i>bis</i> ...	
Conduit un transport exceptionnel – Dossier B.T.E. n° <i>Wagen mit Lademaßüberschreitung im Zug – Anordnungsnummer:</i>	
Conduit un (des) véhicule(s) chargé(s) de matières dangereuses <i>Wagen mit gefährlichen Gütern im Zug</i>	
Règles de freinages non satisfaites <i>Mangel an Bremsleistung</i>	
Composition non conforme <i>Fährt wegen Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit</i>	
Autres cas <i>Andere Fälle</i>	

Au départ de <i>Abfahrt von</i>		
------------------------------------	--	--

COMPOSITION – ZUGBILDUNG		
Nombre de véhicules de la rame <i>Zahl der Wagen</i>		
Longueur totale du train (véhicules et locomotive(s)) <i>Gesamtlänge des Zuges (Wagen und Lok), Lok = 20 m</i>		
Masse	Rame <i>Wagenzuggewicht</i>	
	Loc en véhicule <i>Gewicht nicht arbeitender Lok</i>	
<u>Gewicht</u>	<u>Total rame</u> <i>Gesamtwagenzuggewicht</i>	
	<u>Loc de remorque</u> <i>Gewicht der Zuglok</i>	(2)
	<u>Total train</u> <i>Gesamtzuggewicht</i>	(2)
		B

FREINAGE – BREMSE		
Mode de freinage <i>Bremsart</i>	Voyageurs – R/P	
	Marchandises – G	
Masse freinée réalisée	Rame <i>Bremsgewicht des Wagenzuges</i>	
	Loc en véhicule <i>Bremsgewicht nicht arbeitender Lok</i>	
<u>Vorhandenes Bremsgewicht</u>	<u>Loc de remorque</u> <i>Bremsgewicht der Zuglok</i>	(2)
	Total <i>Gesamtbremsgewicht</i>	(2)
	Pourcentage de freinage réalisé <i>Vorhandene Bremsleistung = A/B x 100</i>	(3)
	Pourcentage de freinage nécessaire <i>Mindestbremsleistung</i>	(3)

- (1) A remplir par la SNCF
Wird durch SNCF ausgefüllt
- (2) A indiquer pour les circulations sur les lignes DB ou en cas d'incident sur les lignes SNCF
Erforderlich auf DB-Strecken (auf SNCF-Strecken nur bei Vorkommnissen)
- (3) DB
Erforderlich auf DB-Strecken



TRAINS DE VOYAGEURS – REISEZUG

Indice de Composition <i>Zuggattung</i> (1)		Train n° du Destination
--	--	--

Observations – Cas exceptionnels – Incidents <i>Besonderheiten</i>		
	Limitation de vitesse inférieure à la vitesse limite de la ligne <i>Geschwindigkeitsbeschränkung gegenüber der Streckengeschwindigkeit auf</i> km/h
	Branchement de la climatisation <i>Zugsammelschiene einschalten</i>	Règles de freinages non satisfaites <i>Mangel an Brems Hundertstel</i>
	Présence d'une locomotive en queue <i>Nicht arbeitende Lokomotive am Zugende</i>	Autres cas <i>Andere Fälle</i>
	Composition non conforme <i>Fährt wegen Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit</i>	
	Non fonctionnement du frein électromagnétique de la rame <i>Mg-Bremse nicht in Betrieb</i>	
	Frein Mg non essayé: dernier véhicule non équipé <i>Mg-Bremsprobe nicht möglich: letzter Wagen nicht ausgerüstet</i>	

Au départ de <i>Abfahrt von</i>		
------------------------------------	--	--

COMPOSITION – ZUGBILDUNG			
Nombre de véhicules de la rame <i>Zahl der Wagen</i>			
Nombre d'essieux de la rame <i>Zahl der Wagenachsen</i>			
Longueur totale du train (véhicules et locomotive(s)) <i>Gesamtlänge des Zuges (Wagen und Lok), Lok = 20 m</i>			
Masse	Rame <i>Wagenzuggewicht</i>		
	Loc en véhicule <i>Gewicht nicht arbeitender Lok</i>		
	<u>Total rame</u> <i>Gesamtwagenzuggewicht</i>		
Gewicht	<u>Loc de remorque</u> <i>Gewicht der Zuglok</i>	(2)	(2)
	Total train <i>Gesamtzuggewicht</i>	(2) B	(2) B

FREINAGE – BREMSE			
Nombre d'essieux freinés de la rame <i>Zahl der gebremsten Achsen des Wagenzuges</i>			
Masse freinée réalisée	Rame <i>Bremsgewicht des Wagenzuges</i>		
	Loc en véhicule <i>Bremsgewicht nicht arbeitender Lok</i>		
	<u>Loc de remorque</u> <i>Bremsgewicht der Zuglok</i>	(2)	(2)
Vorhandenes Bremsgewicht	Total <i>Gesamtbremsgewicht</i>		A
	Pourcentage de freinage réalisé <i>Vorhandene Brems Hundertstel</i> $= A/B \times 100$	(2) %	(2) %
	Pourcentage de freinage nécessaire <i>Mindestbrems Hundertstel</i>	(2) %	(2) %

(1) A remplir par la SNCF
Wird durch SNCF ausgefüllt

(2) A indiquer pour les circulations sur les lignes DB
Erforderlich auf DB-Strecken

Anlage 8
ANNEXE 8

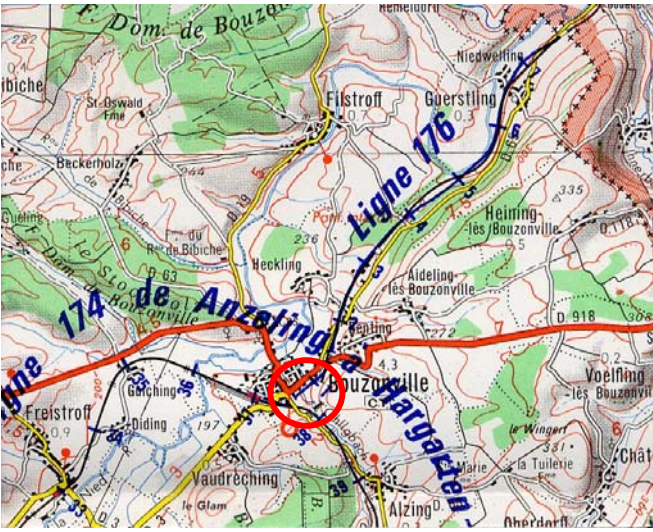
STRECKENPLAN Bouzonville-Hemmersdorf
SCHEMA DE LIGNE Bouzonville-Hemmersdorf

Anlage 9
ANNEXE 9

Tunnel
Tunnels

Annexe 9 a - Anlage 9 a

R 1 |
B 1 |

Tunnel de BOUZONVILLE 1 Tunnel Bouzonville 1	
Localisation /Lage	
<p>Section de ligne/Streckenabschnitt: 176000 Bouzonville - Guerstling</p> <p>Régime d'exploitation/Betriebsführung : Voie unique/ingleisig</p> <p>COGC : Nancy : Tél : (0033) (0)3.83.22.11.29</p> <p>Gare encadrante/benachbarter Bahnhof : - Bouzonville km 0.000</p>	
	
Longueur/Länge	216 m du/von km 0.574 au/bis km 0.790.
Profil (pente/rampe) Neigung (Gefälle/Steigung)	Pente de 2,5 mm/m dans le sens Bouzonville à Guerstling Tatsächliches Gefälle von 2,5 ‰ Richtung Bouzonville-Guerstling
Caractéristiques (monotube, gabarit,..) Merkmale (einröhrig, Profil,...)	Monotube einröhrig
Puits d'aération/Luftschacht	Néant/nicht vorhanden
Eclairage/Beleuchtung	Néant/nicht vorhanden
Niches (nombre, espacement) Nischen (Anzahl, Abstand)	8 niches en vis à vis tous les 25 m 8 Nischen versetzt alle 25 m
Cheminement dans le tunnel/ Weg im Tunnel	Dans le ballast le long de l'ouvrage par l'ancienne voie Im Schotterbett des ehemaligen Gleises im Tunnel
Prise de courant/Stromanschluss	Néant/nicht vorhanden
Alimentation en eau/Wasserversorgung	Néant/nicht vorhanden
Équipement téléphonique ou radio Telekommunikationstechnische Einrichtungen oder Zugfunk	Néant/nicht vorhanden
Installations ferroviaires (commutateur de blocage, ...) Eisenbahntechnische Einrichtungen (Block- einrichtungen, ...)	Néant/nicht vorhanden
Les accès Zugänge	Côté Bouzonville : depuis bâtiment voyageurs de la gare de Bouzonville situé à 500m par piste côté voie 2. Seite Bouzonville : ab Empfangsgebäude Bouzonville 500 m über den Weg neben Gleis 2
Autres informations/Weitere Informationen	Vitesse limite/Höchstgeschwindigkeit : 50 km/h
Lorries/Rollpaletten	Néant/nicht vorhanden

Annexe 9 b - Anlage 9 b

R 1 |

Tunnel de BOUZONVILLE 2
Tunnel Bouzonville 2

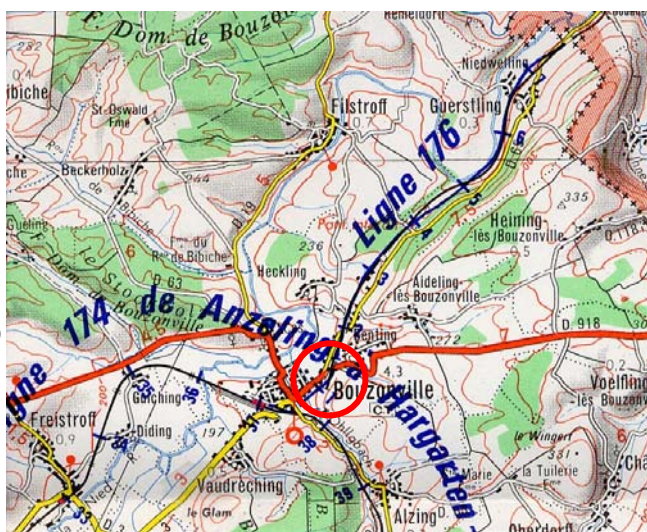
Localisation/Lage

Section de ligne/Streckenabschnitt: 176000
 Bouzonville - Guerstling

Régime d'exploitation/Betriebsführung :
 Voie unique/ingleisig

COGC : Nancy : Tél : (0033) (0)3.83.22.11.29

Gare encadrante/benachbarter Bahnhof :
 - Bouzonville km 0.000



Longueur/Länge	210 m du/von km 1.019 au/bis km 1.229
Profil (pente/rampe) Neigung (Gefälle/Steigung)	Rampe de 5 mm/m dans le sens Bouzonville à Guerstling Tatsächliche Steigung von 5 ‰ Richtung Bouzonville-Guerstling
Caractéristiques (monotube, gabarit,..) Merkmale (einröhrig, Profil,...)	Monotube einröhrig
Puits d'aération/Luftschacht	Néant/nicht vorhanden
Eclairage/Beleuchtung	Néant/nicht vorhanden
Niches (nombre, espacement) Nischen (Anzahl, Abstand)	8 niches en vis à vis tous les 23 m 8 Nischen versetzt alle 23 m
Cheminement dans le tunnel/ Weg im Tunnel	Dans le ballast le long de l'ouvrage Im Schotterbett des Tunnels
Prise de courant/Stromanschluss	Néant/nicht vorhanden
Alimentation en eau/Wasserversorgung	Néant/nicht vorhanden
Équipement téléphonique ou radio Telekommunikationstechnische Einrichtungen oder Zugfunk	Néant/nicht vorhanden
Installations ferroviaires (commutateur de blocage, ...) Eisenbahntechnische Einrichtungen (Block- einrichtungen, ...)	Néant/nicht vorhanden
Les accès Zugänge	Par ouvrage d'art au km 1.523 puis piste Über Ingenieurbauwerk bis km 1,523, weiter über Weg
Autres informations/Weitere Informationen	Vitesse limite/Höchstgeschwindigkeit : 50 km/h
Lorries/Rollpaletten	Néant/nicht vorhanden

Änderungen zu den Sprachanforderungen auf der Grenzbetriebsstrecke im Bereich der Betriebsführung durch die DB Netz AG ab 09.12.2018

3 Sprachregelung

Alle den Zugverkehr betreffenden Meldungen und Gespräche zwischen den Fahrdienstleitern (Fdl) sowie zwischen den Fdl und den Zugpersonalen werden in deutscher Sprache geführt.

Im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG ist zwischen EVU und EIU *
die Betriebssprache Deutsch. *

...

23 Schriftliche Befehle

Schriftliche Befehle für Triebfahrzeugführer sind auf zweisprachigen Vordrucken auszufertigen.

DB und SNCF Befehle siehe Anlage 3 a und 3 b.

Der Fahrdienstleiter Hemmersdorf diktiert die Befehle. *

