

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Gemeinsame Regelung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke Apach - Perl	302.6008Z98 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsame Regelung haben:

DB Netz AG
Regionalbereich Mitte
Produktionsdurchführung Koblenz
Frankenstraße 1-3
D-56068 Koblenz

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 Lorraine
Direction Régionale Infrastructure
14, Viaduc J.F. Kennedy
CS 5218
F – 54052 Nancy CEDEX



Direction de l'Exploitation
92, Avenue de France
75648 Paris CEDEX 13



DB Netz AG
Regionalbereich Mitte
Produktionsdurchführung
Koblenz
Frankenstr. 1-3
56068 Koblenz

**Gemeinsame Regelung über die Besonderheiten
der Grenzstrecke**

Apach - Perl

zwischen SNCF und DB NETZ AG

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

Apach - Perl

ENTRE SNCF ET DB NETZ AG

Gültig ab

Applicable à partir du

06.04.2009

EIC LOR-DC 00073

Bekanntgaben				
Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	eingearbeitet (Nz.)
1		13/12/2009		
2		17-01-2011		
3		04-03-2013		
4		13-12- 2015		

RECTIFICATIFS

N°	DATE
1	13-12-2009
2	17-01-2011
3	04-03-2013
4	13-12-2015

DB Netz AG Regionalbereich Mitte Produktionsdurchführung Koblenz Frankenstraße 1-3 D-56068 Koblenz	Société Nationale des Chemins de Fer Français Direction Lorraine Délégation Régionale Infrastructure 14, Viaduc JF Kennedy 54052 Nancy Cedex	Réseau Ferré de France Direction de l'Exploitation 92, Avenue de France 75648 Paris Cedex 13
Koblenz, den gez. i.V. Zander gez i.V. Quarch	Nancy, le 03/03/2009 Gez. Jean Giltaire	Paris, le 31/03/2009 Gez Patrick Trannoy

INHALTSVERZEICHNIS SOMMAIRE
--

Kapitel I	Allgemeines	
CHAPITRE I	GENERALITES	
Abschnitt 11	Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung	8
ARTICLE 11	Documents abrogés. Date d'application de la consigne commune	33
Abschnitt 12	Inhalt	8
ARTICLE 12	Objet	33
Abschnitt 13	Sprachregelung	8
ARTICLE 13	Langue à employer	33
Abschnitt 14	Änderung von Regelungen	9
ARTICLE 14	Modifications aux textes règlementaires	34
Kapitel II	Definition, Grundsätzliches und Beschreibung der Einrichtungen auf der Grenzstrecke Apach - Perl	
CHAPITRE II	DEFINITION - PRINCIPE D'EXPLOITATION ET DESCRIPTION DES INSTALLATIONS DE LA SECTION FRONTIERE APACH - PERL	
Abschnitt 21	Definition der Grenzstrecke	10
ARTICLE 21	Définition de la section frontière	35
Abschnitt 22	Betriebsführung auf der Grenzstrecke	10
ARTICLE 22	Régime d'exploitation et service de la circulation	35
Abschnitt 23	Überprüfung der Geschwindigkeit, Umschaltung der Zugsicherungssysteme	10
ARTICLE 23	Contrôle de vitesse par balises, Commutation des systèmes de contrôle de vitesse	35
Abschnitt 24	Fernmeldeverbindungen	10
ARTICLE 24	Installations de télécommunications	36
Abschnitt 25	Besonderheiten der signaltechnischen Anlagen zwischen Apach und Perl	12
ARTICLE 25	Particularités concernant les installations de signalisation entre Apach et Perl	37
Abschnitt 26	Oberleitungsanlagen	13
ARTICLE 26	Les installations fixes de traction électrique (IFTE)	38
Abschnitt 27	Änderung von technischen Einrichtungen	13
ARTICLE 27	Modification des installations	38
Abschnitt 28	Änderung der Signalisierung	13
ARTICLE 28	Modification de la signalisation	38

Abschnitt 29	Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten	14
ARTICLE 29	Installations de limitations temporaires de vitesse (LTV) et autres modifications particulières temporaires	39
Kapitel III	Trassenmanagement	
CHAPITRE III	GESTION DE LA CAPACITE	
Abschnitt 31	Grundsätze	16
ARTICLE 31	Principes	41
Abschnitt 32	Änderung oder Ausfall von Trassen	16
ARTICLE 32	Modification ou suppression de sillons	41
Abschnitt 33	Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplannerstellung auf der Grenzstrecke	17
ARTICLE 33	Fourniture des documents pour l'élaboration des horaires sur la section frontière	42
Kapitel IV	Regelungen für Züge	
CHAPITRE IV	PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS	
Abschnitt 41	Grundsätze	18
ARTICLE 41	Principes	43
Abschnitt 42	Schlusssignale an Zügen	18
ARTICLE 42	Signalisation arrière	43
Abschnitt 43	Geschwindigkeiten	18
ARTICLE 43	Vitesse	43
Abschnitt 44	Einstellen von Fahrzeugen mit niedriger Geschwindigkeit	18
ARTICLE 44	Incorporation de véhicules inaptes à la vitesse maximale du train	43
Abschnitt 45	Beförderung gefährlicher Güter	18
ARTICLE 45	Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses	43
Kapitel V	Fahrdienst auf den Betriebsstellen	
CHAPITRE V	CIRCULATION DES TRAINS	
Abschnitt 51	Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern	19
ARTICLE 51	Communications entre les AC	44
Abschnitt 52	Durchführung der Zugmeldungen	19
ARTICLE 52	Conditions d'annonce des trains	44
Abschnitt 53	Schriftliche Befehle DB – Bulletin C SNCF	20
ARTICLE 53	Ordres écrits DB – Bulletin C SNCF	45
Abschnitt 54	Gefährliche Ereignisse	20
ARTICLE 54	Situations dangereuses – Incidents - Accidents	45
Abschnitt 55	Hilfeleistung (Liegenbleiben von Zügen und Zugteilen)	21
ARTICLE 55	Train en détresse	47
Abschnitt 56	Sperrungen von Gleisen	22
ARTICLE 56	Fermeture de voie	47
Abschnitt 57	Fahren auf dem Gegengleis	23
ARTICLE 57	Circulation en sens inverse du sens normal	48

Abschnitt 58	Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz	24
ARTICLE 58	Dérangement des installations de sécurité ou de radio embarqués	51
Abschnitt 59	Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke	25
ARTICLE 59	Dérangements des installations techniques de la section frontière	51
Kapitel VI	Außergewöhnliche Transporte	
CHAPITRE VI	TRANSPORTS EXCEPTIONNELS	
Abschnitt 61	Grundsätze	27
ARTICLE 61	Principe	54
Abschnitt 62	Zweisprachige Vordrucke	27
ARTICLE 62	Imprimé spécifique bilingue	54
Abschnitt 63	Einstellungsgenehmigung für außergewöhnliche Transporte	28
ARTICLE 63	Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels	55
Abschnitt 64	Anbieten und Annehmen von außergewöhnlichen Transporten	28
ARTICLE 64	Offre et acceptation des transports exceptionnels	55
Abschnitt 65	Durchführung Außergewöhnlicher Transporte mit Einschränkungen auf der Grenzstrecke	28
ARTICLE 65	Circulation des transports exceptionnels soumis à restriction de circulation sur la section frontière	55
Kapitel VII	Rangieren	
CHAPITRE VII	MANOEUVRES	
Abschnitt 71	Grundsätze	29
ARTICLE 71	Principes	56
Abschnitt 72	Rangieren über das Aus- und Einfahrtsignal der Bahnhöfe Apach und Perl	29
ARTICLE 72	Manœuvre au-delà des signaux d'entrée et de sortie des gares d'Apach et de Perl	56
Kapitel VIII	Instandhaltung und Entstörung der ortsfesten Anlagen und Arbeiten an diesen Anlagen	
CHAPITRE VIII	Entretien préventif et curatif des installations fixes et travaux sur ces installations	
Abschnitt 81	Grundsätze	30
ARTICLE 81	Principes	57
Abschnitt 82	Arbeiten im Gleis Apach – Perl (Gleis 1)	31
ARTICLE 82	Travaux sur la voie Apach – Perl (voie 1)	58
Abschnitt 83	Arbeiten im Gleis Perl – Apach (Gleis 2)	32
ARTICLE 83	Travaux sur la voie de sens Perl - Apach (voie 2)	59

Anlagen / Annexe

<i>Anlage 1</i>	<i>Lageplan des Bahnhofs Apach</i>	60
Annexe 1	Plan de la gare de Apach	60
<i>Anlage 2</i>	<i>Lageplan des Bahnhofs Perl</i>	62
Annexe 2	Plan de la gare de Perl	62
<i>Anlage 3a</i>	<i>Befehl der DB (zweisprachig)</i>	64
Annexe 3a	Ordre de la DB (bilingue)	64
<i>Anlage 3b</i>	<i>Bulletins C und S (zweisprachig) de la SNCF</i>	67
Annexe 3b	Bulletins C et S (bilingue) de la SNCF Bulletins C et S (bilingue) de la SNCF	67
<i>Anlage 4</i>	<i>Bleibt frei</i>	
Annexe 4	Reservé	
<i>Anlage 5</i>	<i>Bleibt frei</i>	
Annexe 5	Reservé	
<i>Anlage 6</i>	<i>Skizze Systemwechsel KVB / PZB</i>	70
Annexe 6	Schéma de ligne Apach – Perl KVB/ PZB	70
<i>Anlage 7</i>	<i>Regelung über den Einsatz von DB GSM-R Geräten (OPH) im Bf Apach</i>	72
Annexe 7	Dispositions particulières d'utilisation du GSM-R DB en gare d'Apach	72
<i>Anlage 8</i>	<i>Skizze der Grenzstrecke</i>	76
Annexe 8	Schéma de la section frontière	76

Kapitel I Allgemeines

Abschnitt 11 Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die Regionale Richtlinie DS 341 gültig vom 01.05.1996 an und die Consigne d'Établissement 1/51 vom 15.01.1996 einschließlich deren Ergänzung bezüglich der Regelung über den Einsatz der DB GSM-R Geräte (OPH) im Bf Apach vom Juli.2007.

Sie tritt am 06.04.2009 in Kraft.

Abschnitt 12 Inhalt der gemeinsamen Regelung

Die gemeinsame Regelung bestimmt die örtlichen Besonderheiten auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Apach und Perl.

1. Die gemeinsame Regelung ergänzt alle Bestimmungen für den Betrieb der Infrastruktur, die auf dem deutschen und französischen Teil der Grenzstrecke Apach und Perl gültig sind.
2. Lagepläne der Bahnhöfe Apach und Perl sind als **Anlage 1 und 2** beigegeben.

Abschnitt 13 Sprachregelung

1. Alle den Zugverkehr betreffenden Meldungen und Gespräche zwischen dem Fahrdienstleitern (Fdl) Perl und dem Fdl Poste 2 Apach und den Zugpersonalen werden in deutscher Sprache geführt.
2. Gespräche zwischen dem Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) Metz/Nancy und der Betriebszentrale (BZ) Frankfurt bzw. Servicecenter Fahrplan werden auf deutsch oder französisch abgewickelt. DB Netz und SNCF Infra sollen sicherstellen, dass in ihrer jeweiligen Leitstelle mindestens ein kompetenter Mitarbeiter zweisprachig ist. Sofern kein zweisprachiger Mitarbeiter zur Verfügung steht, sind die notwendigen Absprachen in deutscher Sprache über die Grenzbahnhöfe (Fdl, Bezirksleiter) abzuwickeln.
3. Im Bahnhof Apach wird Französisch gesprochen. Zugpersonale deren Züge (von oder nach Deutschland) in Apach enden oder beginnen, können die deutsche Sprache anwenden.

Abschnitt 14 Änderung von Regelungen

1. Eine Änderung der gemeinsamen Regelungen muss von DB Netz, RFF und SNCF INFRA schriftlich vereinbart werden.
2. Jede Änderung anderer Bestimmungen, die Auswirkung auf den Betrieb dieser Grenzstrecke hat, sind schriftlich an folgende Adressen mitzuteilen.

DB Netz AG Regionalbereich Mitte Produktionsdurchführung Koblenz Frankenstr. 1 -3 56068 Koblenz	SNCF Réseau	
	EIC LORRAINE CHAMPAGNE- ARDENNE Pôle Sécurité 14, Viaduc J.F. Kennedy 54052 NANCY CEDEX	Direction Sécurité Sureté Risques 92, Avenue de France 75648 Paris Cedex 13

3. DB Netz und SNCF Infra verständigen sich um ggf. notwendige Fortbildungen ihrer Mitarbeiter zu organisieren. Mindestens einmal pro Jahr ist eine gemeinsame praktische Übung (Störung an technischen Einrichtungen, Hilfeleistung, ...) durchzuführen.
4. Jede Änderung, die Einfluss auf den Zugverkehr auf dieser Grenzstrecke hat, sind im Voraus den Eisenbahnverkehrsunternehmen mitzuteilen.

Kapitel II Definition, Grundsätzliches und Beschreibung der Einrichtungen auf der Grenzstrecke Apach - Perl

Abschnitt 21 Definition der Grenzstrecke

1. Die Staatsgrenze liegt in DB-km 159,512 / RFF/SNCF-km 22,168
2. Die Bahnhöfe Perl und Apach stoßen unmittelbar aneinander. Es gibt keine freie Strecke zwischen den Bahnhöfen.
Die Grenze der Bahnhöfe liegt betrieblich
 - im Gleis Apach – Perl (Gleis 1) in Deutschland in DB-km 159,477 (Einfahrsignal F Bf Perl).
 - im Gleis Perl – Apach (Gleis 2) in Frankreich in RFF-km 22,160 (Einfahrsignal C 18 Bf Apach)

Abschnitt 22 Betriebsführung auf der Grenzstrecke

1. Die Grenzstrecke Apach – Perl ist zweigleisig und mit Oberleitung ausgerüstet.
Es wird rechts gefahren.
Das Gleis Apach – Perl wird als Gleis Gleis1 (Regelgleis für die Fahrtrichtung Apach – Perl, Gegengleis für die Fahrtrichtung Perl – Apach), das Gleis Perl – Apach als Gleis 2 (Regelgleis für die Fahrtrichtung Perl - Apach, Gegengleis für die Fahrtrichtung Apach - Perl) bezeichnet.
2. Die Einfahrsignale C 18 Bf Apach und F Bf Perl zeigen in Grundstellung „Halt“
3. Die Bahnhöfe Perl und Apach sind örtlich mit Fahrdienstleiter (Fdl) besetzt.
Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke müssen die Fdl anwesend sein.
Der zuständige Fdl des Bf Apach für die Grenzstrecke ist der Fdl Poste 2.
4. Auf der Grenzstrecke ist zeitweise Arbeitsruhe; sie wird bei der Aufstellung des Jahresfahrplans zwischen RFF und DB Netz vereinbart. Die Arbeitsruhe bei Feiertagen in beiden Ländern ist zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) besonders zu vereinbaren. Änderungen der Arbeitsruhe, auch die Anpassung für die Feiertage, sind 10 Kalendertage vorher zwischen DB Netz und SNCF INFRA zu vereinbaren.
Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) beantragen beabsichtigte Trassen während der Arbeitsruhe mindestens 20 Kalendertage im Voraus.
Die Zeiten der Arbeitsruhe werden nach den Regeln des jeweiligen EIU veröffentlicht.

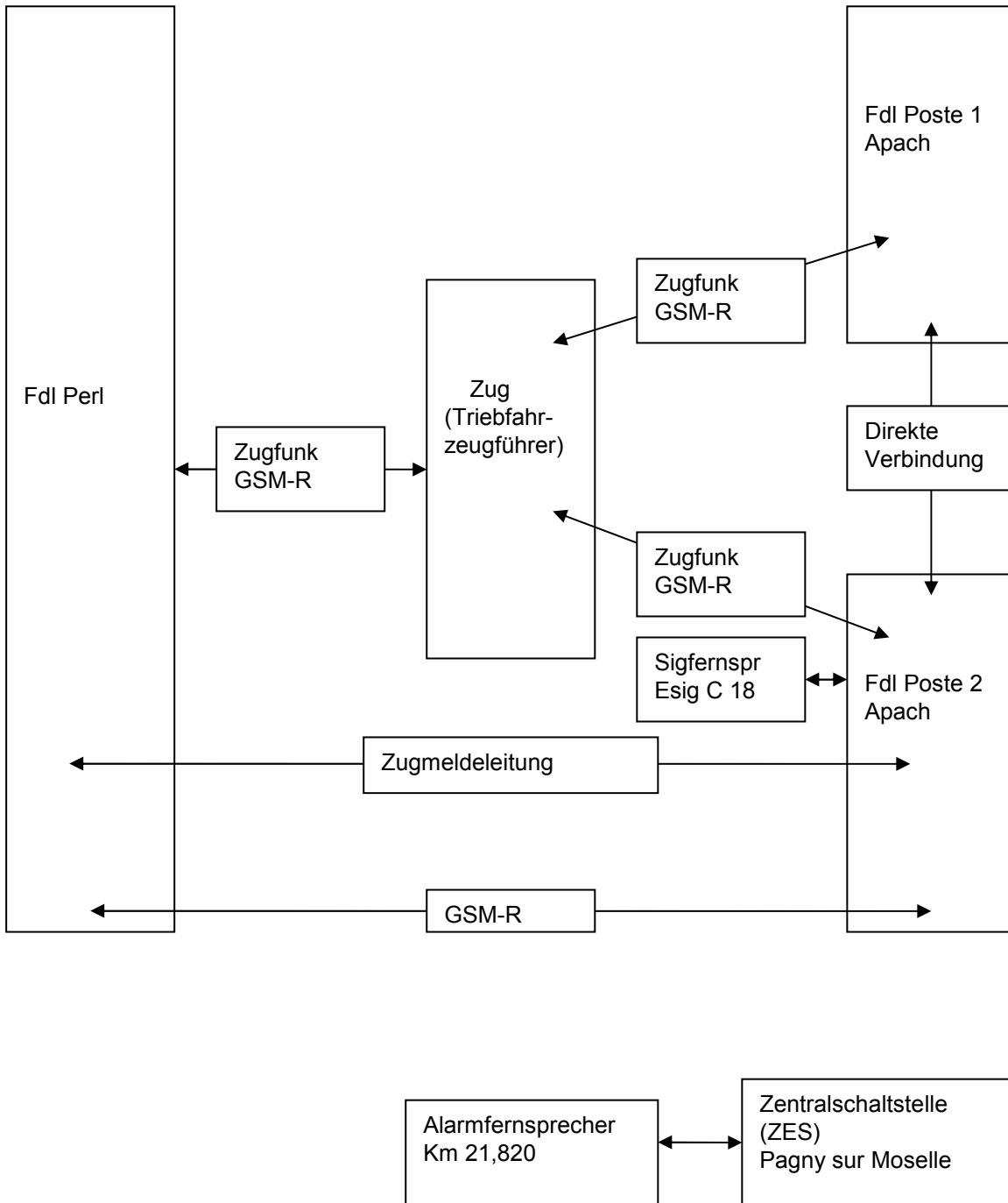
Abschnitt 23 Überprüfung der Geschwindigkeit, Umschaltung der Zugsicherungssysteme

Die Grenzstrecke ist mit einem Systemwechsel PZB/KVB mit zwei Umschaltpunkten ausgerüstet (Lageplan siehe **Anlage 6**)

Abschnitt 24 Fernmeldeverbindungen

1. Auf der Strecke Apach - Perl sind folgende Fernsprech- und Funk-Verbindungen eingerichtet.
 - Streckenfernsprechleitung (Zugmeldeleitung)
 - Signalfernsprecher am Einfahrsignal C 18 Apach
 - Zugfunk (GSM-R)
 - Betriebsfunk (GSM-R)
 - Alarmfernsprecher im Bf Apach in km 21,820
2. Die Fdl Poste 2 Apach ist mit mobile GSM-R Geräte RFF und eine SIM Karte der DB ausgerüstet. Die Regelungen über den Einsatz der Geräte RFF mit der SIM Karte DB sind in **Anlage 7** enthalten.

3. Sprechmöglichkeiten siehe nachstehende Übersicht.



4. Alle fahrdienstlichen Gespräche, über die Allsprechstelle des Bahnhofs Perl werden von einem Tonband aufgezeichnet. Das Band hat eine Laufzeit von etwa 2 Stunden.
5. Gespräche über GSM-R (Zugfunkgespräche sowie Gespräche im Betriebs- und Instandhaltungsfunk) werden entsprechend der technischen Spezifikation bei der BZ Frankfurt digital aufgezeichnet.
6. Wenn notwendig (z.B. Unfälle, Störungen) und auf Anfrage der SNCF RESEAU, stellt DB Netz die Aufzeichnung sicher und übergibt sie so schnell wie möglich an die SNCF RESEAU.

Abschnitt 25 Besonderheiten der signaltechnischen Anlagen zwischen Apach und Perl

1. Die Gleise 1 und 2 des Bf Perl und die Gleise 1 und 2 des Bf Apach haben eine Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen.
Die beiden Anlagen stoßen aneinander an und wirken zusammen.
Die Abschnitte der Gleisfreimeldeanlage sind in der **Anlage 8** dargestellt.
2. Besetzte Gleisabschnitte Zb, 1³ und 2³ der Gleisfreimeldeanlage werden durch rot leuchtende Gleismelder gleichzeitig im Stellwerk des Bf Perl und Poste 2 des Bf Apach angezeigt.
3. Die Ausfahrtsignale N1 und N 2 des Bf Perl können nur die Stellung Hp 0, Hp 0 + Sh 1 oder Hp 2 zeigen. Sie können in die Stellung Hp 2 gestellt werden, wenn das Einfahrsignal C18 des Bf Apach nach dem zuletzt gefahrenen Zug auf Halt gestellt wurde und erneut in die Stellung VL (Fahrt), RR (Langsamfahrt-Erinnerung) oder A (ein gelbes Licht) gekommen ist.
Durch die Stellung Hp 2 der Ausfahrtsignale N1 und N 2 des Bf Perl wird bestätigt, dass die Gleisfreimeldeabschnitte des Bf Perl und die Abschnitte der eingestellten Fahrstraße des Bf Apach frei sind.
4. Die Stellung VL, RR oder A des Einfahrsignals C 18 des Bf Apach werden im Stellwerk des Bf Perl durch zwei verschiedene weiß leuchtende Melder an der Zugstraßentaste (Ziel) wie folgt angezeigt:
VL/A = Hp 1, RR = Hp 2.
5. Die Stellung Hp 1 des Einfahrsignals F des Bf Perl wird im Stellwerk Poste 2 in Apach durch einen weiß leuchtenden Melder angezeigt.
6. Die Signale C 11 (Stellung VL, A) oder Cv 13 (Stellung M) dürfen für eine Zugfahrt erst geöffnet werden, wenn das Einfahrsignal F des Bf Perl Hp 1 zeigt.
Durch die Stellung VL und A am Signal C 11 oder M an dem Signal Cv 13 in Apach wird bestätigt, dass die Gleisfreimeldeabschnitte Z 201, Z 203 des Bf Apach und der Gleisfreimeldeabschnitt 1³ des Bf Perl frei sind.
Bei Ausfahrt auf Stellung M an dem Signal Cv 13 in Apach muß bis zum Einfahrsignal F des Bf Perl mit höchstens 30 km/h und auf Sicht gefahren werden.
Kann das Einfahrsignal F Bf Perl nicht in Fahrtstellung (Hp 1) gebracht werden, darf das Signal C 11 oder Cv 13 durch den Fdl Poste 2 Bf Apach erst nach fernmündlicher Zustimmung des Fdl Perl geöffnet werden.
7. Am Mast der Ausfahrtsignale N 1 und N 2 des Bf Perl befinden sich Vorsignale im verkürzten Bremswegabstand, die anzeigen, welches Signalbild am Einfahrsignal C 18 des Bf Apach zu erwarten ist.
 - Signalbild Vr 1(zwei grüne Lichter) bedeutet, das Signal C 18 zeigt die geöffnete Stellung = VL (freie Fahrt, ein grünes Licht) oder die Stellung A (ein gelbes Licht)
 - Signalbild Vr 2 (ein gelbes und ein grünes Licht) bedeutet, das Signal C 18 zeigt die Stellung RR (Langsamfahrt-Erinnerung 30 km/h, zwei gelbe Lichter übereinander).
8. Einsatz von besonderen Fahrzeugen
Züge mit Fahrzeugen die die Gleisfreimeldeanlagen nicht sicher beeinflussen, dürfen nur nach den besonderen betrieblichen Regelungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers auf der Grenzstrecke fahren.

Abschnitt 26 Oberleitungsanlagen

1. Die Grenzstrecke Apach - Perl ist mit Oberleitung überspannt.
2. Die Oberleitung der DB Netz führt bis zur Systemtrennstelle im Bf Perl in km 159,355 eine Wechselspannung von 15 000 Volt, 16,7 Hz und von der Systemtrennstelle bis zur Staatsgrenze eine Wechselspannung von 25 000 Volt, 50 Hz.
Die Oberleitung von RFF/SNCF führt eine Wechselspannung von 25 000 Volt, 50 Hz.
3. Die gemeinsame Systemtrennstelle ist durch Fahrleitungssignale der DB Netz gekennzeichnet.
4. Die gemeinsame Systemtrennstelle erstreckt sich zwischen den Ankündesignalen „Bügel ab“ (EI 3) von RFF/SNCF-km 22,052 bis DB-km 159,058. Der Systemwechsel erfolgt auf jedem Gleis durch eine im DB-km 159,355 liegende Schutzstrecke.
5. Der Betrieb und Unterhaltung der Oberleitung auf der Grenzstrecke ist in einer besonderen gemeinsamen Vereinbarung zwischen SNCF und DB Netz geregelt. Diese ist eigenständig und kann nach den darin enthaltenen Regeln gekündigt und geändert werden.

Abschnitt 27 Änderung von technischen Einrichtungen

Jede Änderung von technischen Einrichtungen durch den Infrastrukturbetreiber auf der Grenzstrecke Apach – Perl die Auswirkungen auf die Arbeitsweise der Mitarbeiter der jeweiligen EIU und EVU haben, ist dem Nachbar-EIU schriftlich mitzuteilen.

DB Netz AG

Regionalbereich Mitte
Produktionsdurchführung
Koblenz
Frankenstraße 1-3
D-56068 Koblenz

SNCF

EIC Lorraine Champagne-
Ardenne
14, viaduc J.F. Kennedy
F-54052 Nancy-CEDEX

Abschnitt 28 Änderung der Signalisierung

1. Änderungen der Signalisierung auf der Grenzstrecke werden den Mitarbeitern der EIU durch Bekanntgabe zu den betroffenen örtlichen Unterlagen und den EVU in der „Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten“ (La) bekannt gegeben (siehe Abschnitt 29).
2. Änderungen der Signalisierung auf dem französischen Teil der Grenzstrecke werden DB Netz von der SNCF INFRA mit einer „Avis de signalisation“ bekanntgegeben. Diese ist, ggf. unter Beigabe eines Signallageplans, zu übersenden an:

DB Netz AG
Regionalbereich Mitte
Produktionsdurchführung Koblenz
Frankenstraße 1-3
56068 Koblenz

Abschnitt 29 Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten

1. Langsamfahrstellen

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

1.1. Geplante Langsamfahrstellen

Wenn auf dem Streckenabschnitt Apach - Perl Langsamfahrstellen eingerichtet werden müssen, ist dies dem Nachbar-EIU innerhalb der folgenden Fristen mitzuteilen:

DB Netz an SNCF Réseau

Sobald DB Netz die Maßnahme abschließend geplant hat, spätestens am Dienstag in der Woche vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle übergibt DB Netz die Angaben an:

SNCF

Assistant Flash
Direction régionale Infrastructure
14, viaduc J.F. Kennedy
F-54052 Nancy-CEDEX

SNCF INFRA an DB Netz

Sobald SNCF die Maßnahme abschließend geplant hat, spätestens 5 Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle übergibt SNCF die Angaben an:

DB Netz AG

Regionalbereich Mitte
Produktionsdurchführung
Frankenstraße 1-3
D-56068 Koblenz

1.1.1. Die DB Netz AG übernimmt die von der SNCF Réseau mitgeteilten Langsamfahrstellen in die La.

1.1.2. Die EVU werden durch die La der DB Netz über die geplanten Langsamfahrstellen auf der Grenzstrecke bis und ab Apach unterrichtet.

1.2. Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

1.2.1. Langsamfahrstellen, die unvorhergesehen eingerichtet werden müssen, sind

- auf deutschem Gebiet: von den technischen Stellen der DB Netz dem Fdl Perl umgehend mitzuteilen; der Fdl Perl verständigt den Fdl Apach Poste 2,
- auf französischem Gebiet: von den technischen Stellen der SNCF INFRA dem Fdl Apach Poste 2 umgehend mitzuteilen; der Fdl Apach verständigt den Fdl Perl und COGC Nancy.

1.3. Bei Geschwindigkeitsbeschränkungen, über die der Tf noch nicht durch die La unterrichtet ist, müssen folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

Aufgaben des Fdl Perl	
Die Langsamfahrstelle befindet sich	
auf deutschem Gebiet	auf französischem Gebiet
Sie müssen die Züge mit Befehl Nr. 12 verständigen.	Sie müssen die Züge mit Befehl Nr. 12 verständigen, bis Ihnen der Fdl Apach Poste 2 bestätigt hat, dass das weiße Blitzlicht aufgestellt ist.
Aufgaben des Fdl Apach Poste 2	
Die Langsamfahrstelle befindet sich	
auf französischem Gebiet	auf deutschem Gebiet
Sie müssen die Züge mit zweisprachigem Befehl Nr. 12 verständigen, bis das weiße Blitzlicht aufgestellt ist.	Sie müssen die Züge mit zweisprachigem Befehl Nr. 12 verständigen.

- 1.4. Langsamfahrstellen, die auf deutschem Gebiet liegen, werden mit den deutschen Signalen ausgerüstet, auch wenn diese auf französischem Gebiet aufgestellt werden müssen.
 - 1.5. Langsamfahrstellen, die auf französischem Gebiet liegen, werden mit den französischen Signalen ausgerüstet, auch wenn diese auf deutschem Gebiet aufgestellt werden müssen.
 - 1.6. Die technischen Stellen verständigen vorher den Fdl des eigenen EIU. Dieser teilt dies dem Fdl des anderen EIU mit.
2. **Andere vorübergehende Besonderheiten**
Die unter 1.1 genannten Maßnahmen sind auch bei anderen vorübergehenden Signalisierungsänderungen anzuwenden.

Kapitel III Trassenmanagement

Abschnitt 31 Grundsätze

Die Trassen werden gemäß dem von RNE (Rail Net Europe) herausgegebenen internationalen Kalender und gemäß dem Verfahren für die Trassenabstimmung auf den Grenzabschnitten zwischen DB Netz und RFF konstruiert und zugeteilt.

Federführender Betreiber der der Schienenwege (BdS) für den Grenzabschnitt Perl - Apach ist die DB Netz AG.

Die Anfragen, die vor dem zweiten Montag im April eingehen, werden im Rahmen des Netzfahrplans behandelt. Die Anfragen, die nach dem zweiten Montag im April eingehen, werden im Rahmen der verbleibenden Kapazitäten geplant.

DB Netz führt die Studie durch und muss vor der Planung jeder Trasse die formelle Zustimmung von RFF erhalten.

Jede Anfrage nach einer internationalen Trasse, die auch die Grenzstrecke nutzt, muss sich auf den gesamten Laufweg beziehen.

Vor Angebotsabgabe zum Netzfahrplan (Jahresfahrplan) prüfen DB Netz und RFF nochmals die Übereinstimmung der Trassen für den Bereich der Grenzstrecke.

Für kurzfristige Trassenanfragen findet die formelle Abstimmung zwischen DB Netz und dem COGC Metz/Nancy gemäß Trassenabstimmungsverfahren statt.

Die Trasse für den Grenzabschnitt darf erst dann einem Zugangsberechtigten zugewiesen werden, nachdem beide zuweisenden Stellen Übereinkunft erzielt haben.

Auf der gesamten Grenzstrecke wird nach deutschen Fahrplanunterlagen gefahren.

Grundsätzlich verkehren Züge zwischen den Bahnhöfen

- Perl und Apach mit gerade Zugnummer.
- Apach und Perl mit ungerader Zugnummer.

Die von der DB Netz erstellten Fahrplanunterlagen für Züge auf der Grenzstrecke, sind an den Fdl Poste 2 Apach und Fdl Perl zu senden.

Der zuständige Leiter Betrieb für den Bf Apach prüft die deutschen und französischen Netzfahrplanunterlagen beim Eingang auf Übereinstimmung. Bei Unstimmigkeiten wird die zuständige französische Fahrplanabteilung informiert. Diese stimmt sich mit ihrem deutschen Ansprechpartner ab.

Abschnitt 32 Änderung oder Ausfall von Trassen

DB Netz RB Mitte, Arbeitsgebiet Fahrplan unterrichtet die Fdl Perl und Fdl Poste 2 Apach über die Änderung oder Streichung von Trassen.

Die Fdl Perl und Poste 2 Apach informieren sich gegenseitig so früh wie möglich über die Änderung oder Streichung von Trassen.

Abschnitt 33 Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke

DB Netz ist für die Erarbeitung der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke zuständig.

Jedes EIU ist zuständig für die Erstellung der Unterlagen zur Fahrplanerstellung:

- auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke = Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)
- auf dem französischen Teil der Grenzstrecke = Renseignements Techniques (RT)

Zu diesem Zweck sendet die zuständige Stelle für Infrastruktur der SNCF die dafür notwendigen Unterlagen (RT = Renseignements Techniques) für den französischen Abschnitt der Grenzstrecke an die zuständige Stelle der DB Netz

Zuständige Stelle:

DB Netz AG

Regionalbereich Mitte
Fahrplan
Pfarrer-Perabo-Platz 4
D-60326 Frankfurt

Kapitel IV Regelungen für Züge

Abschnitt 41 Grundsätze

Auf der Grenzstrecke sind die deutschen Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen und Zugbildung ab/bis zum Bahnhof Apach (einschließlich) anzuwenden.

Abschnitt 42 Schlusssignale an Zügen

Zwischen Apach und Perl (und Gegenrichtung) gelten als Tag- und Nachtzeichen folgende Zugschlusssignale:

- zwei rote Lichter
- zwei Schlusslaternen

Verantwortlich für die Zugschlusssignale ist das jeweilige EVU.

Abschnitt 43 Geschwindigkeiten

Die zulässigen Geschwindigkeiten auf der Grenzstrecke ist festgelegt:

- Im „schéma de signalisation“ (Signalplan) des Bf Apach für den Bereich der SNCF/RF
- Im „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ (VzG) für den Bereich der DB Netz

Abschnitt 44 Einstellen von Fahrzeugen mit niedriger Geschwindigkeit

Fahrzeuge, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger als die des Zuges ist, dürfen nur in zwingenden Ausnahmefällen mit Genehmigung der BZ Frankfurt und des COGC Nancy in Züge eingestellt werden. Die BZ und COGC verständigen sich gegenseitig.

Abschnitt 45 Beförderung gefährlicher Güter

1. Gefährliche Güter sind im RID (Reglement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses) genannt und dürfen nur unter Beachtung der internationalen Regelungen in Zügen befördert werden.
2. Wagen mit gefährlichen Gütern dürfen in Zügen nur befördert werden, wenn sich das Beförderungspapier (Frachtbrief oder Begleitschein) beim Triebfahrzeugführer der Zuglokomotive befindet.
3. Der Triebfahrzeugführer wird über die im Zug befindlichen gefährlichen Güter durch die Wagenliste unterrichtet.

Kapitel V Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Abschnitt 51 Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern

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 und sind in der Regel auf der Zugmeldeleitung abzugeben. Wenn diese Verbindung gestört ist, können diese Meldungen auch über andere Kommunikationsverbindungen gegeben werden.
3. Die Fdl haben sich wie folgt zu melden: „Hier Fdl Perl (ici, AC Perl)“, „Hier Fdl Apach Poste 2 (ici, AC Apach Poste 2)“.
4. Meldungen mit festem Wortlaut sind wörtlich zu wiederholen.
5. Bei Meldungen ohne festen Wortlaut muss die Wiederholung alle wesentlichen Angaben enthalten.
6. Die Wiederholung ist einzuleiten mit den Worten „**Ich wiederhole**“. („je répète“)
7. Die Richtigkeit der Wiederholung ist mit dem Wort „**richtig**“ (exact“) zu bestätigen.

Abschnitt 52 Durchführung der Zugmeldungen

1. Die Zugmeldungen werden zwischen dem Fdl Apach Poste 2 und dem Fdl Perl gegeben. Jede Zugmeldung ist einzuleiten mit dem Wort :
Zugmeldung („annonces“).
2. **Abmelden**
Die Züge beider Fahrrichtungen sind bis zu fünf Minuten vor der planmäßigen Ab- oder Durchfahrtszeit abzumelden. Die Abmeldung lautet:
„Zug (Nummer) voraussichtlich abUhr(Minuten)“
(„ Train (numéro) départ ou passage probable àheures(minutes)“)
3. **Anbieten, Annehmen**
 - 3.1. Angeboten und angenommen werden die Züge nur beim Fahren auf dem Gegengleis (siehe Abschnitt 57).
Dabei werden die Züge beider Richtungen bis zu 5 Minuten vor der planmäßigen Ab- oder Durchfahrtszeit angeboten und angenommen.
 - 3.2. Ein Zug darf von einem Fdl erst angeboten werden, wenn:
- der letzte vorausgefahrte Zug auf dem Nachbarbahnhof angekommen ist,
- der letzte auf dem Gegengleis angenommene Zug im eigenen Bahnhof angekommen ist.
 - 3.3. Angeboten wird der Zug mit den Worten:
„**Wird Zug** (Nummer) **angenommen?**“
(„train n°..... est-il accepté?“)..
 - 3.4. Angenommen wird der Zug mit den Worten:
„**Zug**(Nummer) **ja**“
(„train n°..... oui“).
4. **Rückmelden**
Eine Rückmeldung ist zu geben, wenn dies diese gemeinsame Regelung vorschreibt (Störungen, Fahren auf dem Gegengleis usw.).
„Wenn die Bedingungen erfüllt sind, gibt der zuständige Fdl unmittelbar die Rückmeldung:
„**Zug** (Nummer) **in** (Name der Stelle) **angekommen**“.
(„train n°..... arrivé à (nom de la gare).
Bei Räumungsprüfung ist die Rückmeldung die Bestätigung der Räumungsprüfung.

Abschnitt 53 Schriftliche Befehle DB – Bulletin C SNCF

1. Schriftliche Befehle DB für Triebfahrzeugführer und Bulletin C SNCF sind auf der Grenzstrecke auf zweisprachigen Vordrucken auszufertigen.
2. Alle Triebfahrzeuge, die die Grenzstrecke befahren, müssen mit zweisprachigen Befehlen ausgerüstet sein
3. Befehle DB und Bulletin C SNCF siehe **Anlagen 3 a und 3 b**.

Der Fdl Apach muss die bulletins C für Signale mit Mehrfachfahraufträgen mit folgenden Maßnahmen ergänzen (DC 3 article 103.2 du référentiel RFN-IG-SE 01 B-00-n°005 IN 1490 RS1B Arrêt d'un train par un signal carré, un guidon d'arrêt ou un sémaphore fermé):

- Wenn ein Vorsignal angezeigt sein sollte : VORSIGNAL « VR 0 »
- Wenn ein weißes Licht angezeigt sein sollte: « WEISSES LICHT»

Abschnitt 54 Gefährliche Ereignisse

1. Anhalten der Züge bei Gefahr

- 1.1. Wird eine Gefahr oder drohende Gefahr bekannt, müssen Fahrten sofort mit allen Mitteln angehalten werden, sofern nicht dadurch die Gefahr vergrößert wird.
- 1.2. Die Gefahr ist sofort dem Fdl Perl oder Apach Poste 2 zu melden.
- 1.3. Die Meldung ist einzuleiten mit den Worten:

„Betriebsgefahr, haltet Züge zurück !“.

(„Danger! arrêt des circulations“).

- 1.4. Bei Eingang dieser Meldung treffen die Fdl Perl und Apach Poste 2 die notwendigen Maßnahmen nach den Regeln ihrer Bahn

2. Nothaltauftrag über Zugfunk:

- 2.1. Die Fdl Perl, Apach und die BZ (Streckendisponent) Frankfurt müssen Nothaltauftrag über Zugfunk GSM-R (D) geben, unabhängig davon, ob sich der Zug in Deutschland oder Frankreich befindet (**siehe Anlage 7**).
- 2.2. Wenn es auf Grund der Situation sinnvoll ist, geben die Fdl Apach zuerst einen Nothaltauftrag auf dem Zugfunk der SNCF. Dabei meldet der Fdl Poste 2 die Gefahr sofort dem Fdl Poste 1.

3. Ausschaltung der Oberleitung im Gefahrenfall:

- 3.1. Ist eine Ausschaltung der Oberleitung im Gefahrenfall auf der Grenzstrecke aus welchem Grund auch immer erforderlich, wird ein Befehl zur Ausschaltung im Gefahrenfall an CSS Pagny sur Moselle, an Zes Borken oder an den Fdl Perl übermittelt. Derjenige der den Befehl erhält, führt unverzüglich die Ausschaltung im Gefahrenfall auf seinem Abschnitt durch und leitet den Befehl auf dem schnellsten und direktesten Weg, der ihm zur Verfügung steht, an seinen Ansprechpartner weiter. Die Weiterleitung des Befehls zur Ausschaltung im Gefahrenfall erfolgt mit folgender zweisprachiger Meldung:

**„Ausschaltung im Gefahrenfall Grenzstrecke Apach – Perl;
Coupure d`urgence section frontière Apach - Perl“**

- 3.2. Die Durchführung der Ausschaltung im Gefahrenfall wird so schnell wie möglich mit folgender zweisprachiger Meldung bestätigt:

**„Ausschaltung im Gefahrenfall der Grenzstrecke Apach – Perl ausgeführt;
Coupure d`urgence section frontière Apach – Perl exécutée“**

-
- 3.3. Wenn die Gründe für die Ausschaltung im Gefahrenfall weggefallen sind, wird die Wiedereinschaltbereitschaft mit folgender zweisprachiger Meldung übermittelt:
**„Gleis 1 Apach – Perl ist zum Einschalten frei
Coupure d’urgence Apach – Perl voie 1 terminée“**

und/oder

**„Gleis 2 Perl -Apach ist zum Einschalten frei
Coupure d’urgence Perl – Apach voie 2 terminée“**

Erst nach Übermittlung der Wiedereinschaltbereitschaft darf die Einschaltung nach den Regelungen des Jeweiligen EIU erfolgen.

4. Melden gefährlicher Ereignisse

- 4.1. Die Staatsgrenze ist zugleich die Notfallmeldegrenze zwischen DB Netz AG und SNCF (als EIU), sie liegt in km 159,512 (DB Netz AG) = km 22,168 (RFF/SNCF).
- 4.2. Die Fdl Perl und Apach Poste 2 verständigen sich über alle Unfälle und sonstigen Unregelmäßigkeiten, die Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung auf der Grenzstrecke haben. Sie vereinbaren gegebenenfalls die erforderlichen ersten Hilfsmaßnahmen, verständigen sich über die Auswirkungen auf die Betriebsführung. Die Fdl Perl und Fdl Apach Poste 2 (über den Fdl Poste 1) verständigen ihre zuständigen Organisationseinheiten entsprechend den Vorschriften ihrer Bahn.
- 4.3. Einzusetzende Notfalltechnik und Hilfsmittel sind zwischen den zuständigen Notfallmanagern bzw. Mitarbeitern der EIU abzustimmen.
5. Interne Untersuchungen gefährlicher Ereignisse:
Sind nach den ersten Ermittlungen des untersuchenden EIU Mitarbeiter, Anlagen oder Fahrzeuge des Nachbar-EIU betroffen, ist das Ereignis gemeinsam zu untersuchen. Das Ergebnis ist vom untersuchenden EIU in einer Niederschrift festzuhalten und dem Nachbar-EIU bekanntzugeben.

Abschnitt 55 Hilfeleistung

1. Kann ein liegen gebliebener Zug zwischen Apach und Perl nicht aus eigener Kraft weiterfahren oder muss ein Zugteil zurückbleiben, so ist das betroffene Gleis zu sperren (siehe Abschnitt 56).
2. Die Sperrung des Gleises darf erst aufgehoben werden, wenn das Gleis von allen Fahrzeugen geräumt ist.
3. Triebfahrzeuge zur Hilfeleistung sind als Rangierfahrten nach Abschnitt 71 und 72 durchzuführen.
4. Hilfe wird vom Tf mündlich über Fernsprecher, Zugfunk oder andere geeignete Mittel beim zuständigen Fahrdienstleiter angefordert.
 - im Gleis Apach – Perl (Gleis 1) bis Esig F Perl beim Fdl Poste 2 Apach
 - im Gleis Perl – Apach (Gleis 2) bis Esig C 18 Apach beim Fdl Perl
5. Die betroffenen Fdl und der Tf des liegen gebliebenen Zuges stimmen die erforderlichen Maßnahmen zur Hilfeleistung ab, unabhängig davon, ob die Hilfeleistung von Apach oder Perl aus erfolgt.
6. Nach der Anforderung von Hilfe darf der Zug oder ein vorderer Zugteil nur noch weiterfahren, wenn dies zwischen den Fdl Perl und Apach Poste 2 vereinbart wurde. Die Zustimmung an den Tf erteilt der Fdl, in dessen Zuständigkeitsbereich das Triebfahrzeug hält.
7. Ein Zug darf nur zurückgesetzt werden wenn
 - Der Fdl des rückliegenden Bf zugestimmt hat
 - sich ein Rangierbegleiter auf dem ersten Fahrzeug befindet und eine Verbindung (Sicht- oder Funkverbindung) zum Tf besteht oder sich ein Triebfahrzeug in Fahrtrichtung an der Zugspitze befindet.Das Zurücksetzen in den Bf Apach oder Perl erfolgt als Rangierfahrt.
Nach Räumung des Gleises ist das Freisein zu überprüfen:
 - vom Fdl Poste 2 Apach für das Gleis Apach – Perl (Gleis 1)
 - vom Fdl Perl für das Gleis Perl – Apach (Gleis 2)

Abschnitt 56 Sperren von Gleisen

1. Ein Gleis der ist zu sperren:

1.1. Planmäßig

- Zur Durchführung von außergewöhnlichen Transporten, wenn es in der Bza bzw. ATE (unter Ausschluss von Kreuzungen und Überholungen) vorgeschrieben ist,
- Auf schriftliche Anweisung zur Durchführung von Arbeiten,

1.2. Außerplanmäßig

- Bei Unfällen oder Störungen
- Kurzfristige Arbeiten ohne Auswirkungen auf den Zugverkehr
- Beim Liegenbleiben eines Zuges
- Wenn Personen durch das Sperren des Gleises gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehende Gefahr gesichert werden sollen.

2. Zuständig für das Sperren der Gleise und für die Aufhebung der Sperrung:

- der Fdl Poste 2 Apach für das Gleis Apach – Perl (Gleis 1)
- der Fdl Perl für das Gleis Perl – Apach (Gleis 2)

3. Sicherungsmaßnahmen

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

4. Vereinbarung der Gleissperrung

Das jeweilige Gleis darf nur gesperrt werden, wenn dies zwischen den zuständigen Fdl vereinbart wurde und die beiden Fdl festgestellt haben, dass der zuletzt gefahrene Zug vollständig in Apach oder Perl angekommen ist.

Wenn das Gleis wegen eines Unfalles oder aus anderen Gründen nicht durchgehend befahren werden kann, darf das Gleis gesperrt werden, ohne dass die Voraussetzungen nach Abschnitt 56.4 erfüllt sind.

5. Das Gleis wird gesperrt mit dem Wortlaut:

„Gleis von nach gesperrt“.

(„Voie de à fermée“)

6. Die Sperrung des Gleises darf aufgehoben werden, wenn

- der Anlass weggefallen ist,
- das Gleis von allen Fahrzeugen geräumt ist und
- die Zustimmung des Nachbar-Fdl vorliegt.

7. Wenn ein Gleis wegen eines außergewöhnlichen Transportes im Nachbargleis gesperrt ist, darf die Sperrung erst von dem Fdl aufgehoben werden, wenn der Zug mit dem außergewöhnlichen Transport in Apach bzw. Perl angekommen ist.

8. Die Gleissperrung wird aufgehoben mit dem Wortlaut:

Sperrung des Gleises von nach aufgehoben“.

(„Fermeture de la voie de à levée“)

9. Die Fdl weisen die Sperrung eines Gleises bzw. die Aufhebung der Gleissperrung in der dafür vorgesehenen Unterlage des jeweiligen Infrastrukturbetreibers nach.

Abschnitt 57 Fahren auf dem Gegengleis

1. Züge der Richtung Apach – Perl fahren planmäßig über Gleis 1 (Regelgleis).
Züge der Richtung Perl – Apach fahren planmäßig über Gleis 2 (Regelgleis).
2. Wenn von dieser Fahrordnung abgewichen werden muß (z. B. Gleissperrung wegen Störungen oder planmäßigen Arbeiten) befahren die Züge das Gegengleis mit schriftlichem Befehl nach dem zweisprachigen Muster gem. **Anlage 3a**.
Die zulässige Geschwindigkeit für Züge auf dem Gegengleis beträgt 30 km/h und es ist auf Sicht zu fahren.
3. Das Befahren des Gegengleises wird angeordnet
 - bei geplanten Arbeiten durch eine gemeinsame schriftliche Anweisung.
 - bei Störungen oder wenn es die Zugfahrt erfordert (Bza/ATE) durch den zuständigen Fdl
 - in übrigen besonderen Fällen durch eine gemeinsame lokale schriftliche Anweisung SNCF/DB
4. Das Fahren auf dem Gegengleis darf nicht angeordnet werden, wenn die Verständigung zwischen Perl und Poste 2 in Apach völlig gestört ist (siehe Abschnitt 59.1)
5. Wenn Züge auf dem Gegengleis durchgeführt werden sollen, verständigt der Fdl, der die Züge auf dem Gegengleis ablassen möchte seinen Nachbar-Fdl und führt das Fahren auf dem Gegengleis mit folgendem Wortlaut ein:

“AbUhrMin. befahren die Züge der Richtung Apach - Perl (bzw. Perl - Apach) das Gegengleis.“

(„A partir deh.....min, les trains du sens Apach – Perl (ou Perl -Apach) circulent en sens inverse du sens normal.“)

Die beteiligten Mitarbeiter sind hierüber zu verständigen.

Die zuständigen Fdl weisen das Einführen und die Verständigung der Beteiligten entsprechend den Regeln ihrer Bahn nach.

6. Zugmeldungen

- 6.1. Beim Fahren auf dem Gegengleis sind die Züge beider Fahrtrichtungen anzubieten, anzunehmen und abzumelden (siehe auch Abschnitt 52).
- 6.2. Bei Zugmeldungen für Züge die das Gegengleis befahren, ist die Zugmeldung um die Worte „auf dem Gegengleis“ („sur voie de sens contraire) zu ergänzen.

7. Räumungsprüfung

- 7.1. Bei den Zügen beider Fahrtrichtungen ist eine Räumungsprüfung durchzuführen. Dabei ist festzustellen, dass der Zug in der Fahrtrichtung
 - Apach – Perl mit Zugschluss in Perl am Stellwerk Bf Perl
 - Perl – Apach mit Zugschluss in Apach am Stellwerk Poste 2 vorbeigefahren ist.Die Räumungsprüfung ist dem Nachbar-Fdl durch die Rückmeldung mit folgendem Wortlaut zu bestätigen:
"Zug ...(Nr.)... in ...(Name des Bahnhofs)... angekommen"
(„train n°..... arrivé à (nom de la gare).
- 7.2. Wenn der Fdl Apach Poste 2 oder der Fdl Perl nicht in der Lage ist den Zugschluss festzustellen obwohl der Zug angekommen ist und deshalb die Rückmeldung nicht geben kann, erhält der nächsten Zug Befehle mit folgendem Wortlaut:
 - in Richtung Apach durch den Fdl Perl
Befehl 12: „Sie müssen auf Sicht fahren zwischen Zmst Perl und Zmst Apach von km 159,190 DB bis km 21,880 RFF/SNCF“,
Grund Nr. 1 und „Sie dürfen mit höchstens 30 km/h fahren“
 - In Richtung Perl durch den Fdl Poste 2
Befehl 12: „Sie müssen auf Sicht fahren zwischen Zmst Apach und Zmst Perl von km 21,880 RFF/SNCF bis km 159,190 DB“,
Grund Nr. 1 und „Sie dürfen mit höchstens 30 km/h fahren.“

8. Bedingungen beim Anbieten

Fdl Perl

Sie dürfen einen Zug auf dem Gegengleis (Gleis 1) dem Fdl Poste 2 Apach erst anbieten, wenn

- Sie für den letzten Zug aus Richtung Apach eine Räumungsprüfung durchgeführt haben.
- der Fdl Poste 2 Apach für den letzten auf dem Gegengleis gefahrenen Zug Ihnen die Räumungsprüfung bestätigt hat.

Sie dürfen dem Fdl Poste 2 Apach einen Zug auf dem Regelgleis (Gleis 2) erst anbieten, wenn Sie für den letzten aus Richtung Apach auf dem Gegengleis gefahrenen Zug eine Räumungsprüfung durchgeführt haben und diese dem Fdl Poste 2 Apach bestätigt haben.

Fdl Poste 2 Apach

Sie dürfen einen Zug auf dem Gegengleis (Gleis 2) dem Fdl Perl erst anbieten, wenn

- Sie für den letzten Zug aus Richtung Perl eine Räumungsprüfung durchgeführt haben.
- der Fdl Perl für den letzten auf dem Gegengleis gefahrenen Zug Ihnen die Räumungsprüfung bestätigt hat.

Sie dürfen dem Fdl Perl einen Zug auf dem Regelgleis (Gleis 1) erst anbieten, wenn Sie für den letzten aus Richtung Perl auf dem Gegengleis gefahrenen Zug eine Räumungsprüfung durchgeführt haben und diese dem Fdl Perl bestätigt haben.

9. Sicherungsmaßnahmen

Während dem Befahren des Gegengleises treffen die Fdl Apach Poste 2 und Perl die Sicherungsmaßnahmen nach den Bestimmungen ihrer Bahn.

10. Auftrag zu Befahren des Gegengleises

Fdl Bf Perl

Den Auftrag zum Befahren des Gegengleises von Perl nach Apach erteilen Sie dem Tf mit zweisprachigem schriftlichem Befehl nach **Anlage 3a**

- Nr. 2, „Vorbeifahrt am Halt zeigenden Asig N 1.....“
- Nr. 4, „Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis von Perl bis Apach“
- Nr. 12, „Fahren auf Sicht von Perl bis Apach“
- Nr. 14 „Sie dürfen mit höchstens 30 km/h fahren von Perl bis Apach, Carré Violet 16 links vor der Einfahrweiche Bf Apach beachten“.

Fdl Poste 2 Bf Apach

Den Auftrag zum Befahren des Gegengleises von Apach nach Perl erteilen Sie dem Tf mit zweisprachigem schriftlichem Befehl nach **Anlage 3a**

- Nr. 2, (Vorbeifahrt am Halt zeigenden Asig Cv 13), zusätzlich einen zweisprachigen Bulletin C
- Nr. 4, (Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis von Apach bis Perl)
- Nr. 12, (Fahren auf Sicht von Apach bis Perl)
- Nr. 14 („Sie dürfen mit höchstens 30 km/h fahren von Apach bis Perl, tiefstehendes Ls rechts vom Gleis beachten“.

11. Zustimmung zur Abfahrt in Apach

Der Fdl Poste 2 gibt seine Zustimmung zur Abfahrt Richtung Perl nach den Regeln der SNCF.

12. Fahren auf dem Gegengleis aufheben

Der betroffene Fdl, der das Fahren auf dem Gegengleis eingeführt hat, darf dies erst wieder aufheben, nachdem der Anlass weggefallen ist.

Das Fahren auf dem Gegengleis wird aufgehoben mit den Worten:

“AbUhrMin. fahren die Züge der Richtung Perl – Apach (oder Apach – Perl) wieder auf dem Regelgleis.“

Die beteiligten Mitarbeiter sind hierüber zu verständigen.

Die betroffenen Fdl weisen das Aufheben und die Verständigung der Beteiligten entsprechend den Regeln ihrer Bahn nach.

Abschnitt 58 – Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz

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

Abschnitt 59 – Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke

59.1 Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl

Die Verständigung zwischen Perl und Apach Poste 2 gilt als völlig gestört, wenn keine Verständigung über sonstige Telekommunikationseinrichtungen mehr möglich aber Räumungsprüfung durch Rückmelden zu bestätigen ist. Bis zur Herstellung einer Telekommunikationsverbindung dürfen keine Zugfahrten zugelassen werden.

59.2 Störung an signaltechnischen Einrichtungen

(1) Richtung Perl - Apach

- a) Durch die Fahrtstellung der Ausfahrtsignale N 1 und N 2 in Perl wird bestätigt, dass der Zugfolgeabschnitt geräumt und das Einfahrsignal C 18 in Apach in Haltstellung gekommen war und erneut in die Fahrtstellung gebracht worden ist.

Die Zugfolge ist nicht mehr durch die Signalanlagen gesichert, wenn der Zug in Perl

- am Halt zeigenden Hauptsignal mit Befehl vorbeifahren soll
- ohne Hauptsignal ausfahren soll
- ein Halt zeigendes Hauptsignal überfahren hat

In diesen Fällen ist vorher eine Räumungsprüfung durchzuführen

Aufgaben des Fdl Perl:

Der Fdl Perl hat eine Räumungsprüfung für den Zug durchführen zu lassen, der zuletzt den Zugfolgeabschnitt von Perl bis Apach durchfahren hat (Einzelräumungsprüfung).

Aufgaben des Fdl Apach Poste 2:

Der Fdl Poste 2 Apach muss feststellen, dass der zuletzt von Perl abgelassene Zug mit Schlußsignal eingetroffen und das Einfahrsignal C 18 in Haltstellung ist

Der Fdl Poste 2 Apach bestätigt die Räumungsprüfung an den Fahrdienstleiter Perl durch die Rückmeldung: "**Zug ...(Nummer)... in Apach angekommen**".

- b) Die Gleisfreimeldeanlagen der Abschnitte 2³ oder Zb wirken nicht mehr ordnungsgemäß,
1. wenn sie gestört sind
 2. wenn die technische Fachkraft im Störungs- und Arbeitsbuch die Fahrwegprüfung durch Hinsehen vorgeschrieben hat (Abschnittsprüfung).

Aufgaben des Fdl Perl:

1. Ist die Gleisfreimeldeanlage gestört,
muss der Fdl Perl zuerst eine Räumungsprüfung für den Zug durchführen lassen, der zuletzt den Zugfolgeabschnitt von Perl bis Apach befahren hat (Einzelräumungsprüfung).

Anschließend ist die Räumungsprüfung bei allen Zügen auf Dauer durchzuführen (Räumungsprüfung auf Zeit)

2. Hat die technische Fachkraft die Fahrwegprüfung durch Hinsehen vorgeschrieben, muss der Fdl Perl ab diesem Zeitpunkt die Räumungsprüfung bei allen Zügen auf Dauer durchführen lassen (Räumungsprüfung auf Zeit)

Er führt die Räumungsprüfung auf Zeit ein und teilt dies dem Fdl Poste 2 Apach mit Ursache und Zeitpunkt mit.

-
3. Kann Ihnen der Fdl Poste 2 Apach die erforderliche Räumungsprüfung nicht durch Rückmeldung des Zuges bestätigen, müssen Sie den folgenden Zug durch schriftlichen Befehl 12 (Anlage 3) gemäß Abschnitt 57, Ziffer 7.2 beauftragen auf Sicht und mit höchstens 30 km/h zu fahren.

Aufgaben des Fdl Apach Poste 2:

Bei der Räumungsprüfung muss der Fdl Poste 2 Apach feststellen, dass der zuletzt von Perl abgelassenen Zug mit Schlußsignal eingetroffen und das Einfahrsignal C 18 in Haltstellung ist.

Er bestätigt die Räumungsprüfung an den Fdl Perl durch die Rückmeldung "**Zug ...(Nummer)... in Apach angekommen**".

Zuschlußfeststellung in Apach nicht möglich:

Wenn der Fdl Poste 2 Apach ausnahmsweise bei Einzelräumungsprüfung oder bei Räumungsprüfung auf Zeit in Apach den Zugschluß nicht feststellen kann, obwohl der Zug in Apach angekommen ist, muss er den Fahrdienstleiter Perl verständigen.

Während der Räumungsprüfung auf Zeit treffen die Fdl Perl und Poste 2 Apach Sicherungsmaßnahmen nach den Regeln ihrer Bahn.

Der Fdl Perl darf die Räumungsprüfung auf Zeit aufheben, wenn alle Anlässe weggefallen sind und danach ein Zug den Zugfolgeabschnitt zwischen Perl und Apach in gewöhnlicher Fahrtrichtung befahren hat (Kontrollzug). Dieser Zug muß auf Hauptsignal in den Zugfolgeabschnitt eingefahren sein.

Danach teilt er dem Fdl Poste 2 in Apach mit, dass die Räumungsprüfung auf Zeit aufgehoben ist.

(2) Richtung Apach - Perl

Aufgaben des FDL Apach Poste 2:

Wenn die Ausfahrtsignale C 11 und Cv 13 nicht geöffnet werden können oder wenn die Signale C 11 und Cv 13 nicht geöffnet werden dürfen, müssen Sie die Rückmeldung für den Zug einholen, der zuletzt den Zugfolgeabschnitt von Apach bis Perl befahren ist.

Kann Ihnen der Fahrdienstleiter Perl die Rückmeldung des Zuges nicht geben, müssen Sie den folgenden Zug durch schriftlichen Befehl (Anlage 3) gemäß Abschnitt 57, Ziffer 7.2 beauftragen auf Sicht und mit höchstens 30 km/h zu fahren.

59.3 Auslöschung der Signalen C10 oder C18 in Apach

In Fall einer Auslöschung der Signalen C10 oder C18 in Apach, kann der Fdl Apach Poste 2 den Fdl Perl bitten um nachfolgenden Befehl mit folgendem Wortlaut zu übermitteln :

«Fdl Apach Poste 2 an Fdl Perl: Erteilen Sie, bis auf Widerruf, jedem Zuge in Richtung Apach den folgende Befehl:

Befehl 14:

«Bleiben Sie trotz Fahrstellung des Esig C18 vor diesem stehen und nehmen Kontakt mit Fdl Apach Poste 2 auf »

Nach Abschluss der Störung (oder Arbeiten), erlaubt der Fdl Apach Poste 2 dem Fdl Perl die Übergabe des Befehls Nr 14 aufzuheben. Hierzu verwendet er nachfolgenden Wortlaut,:

«Befehl 14 nicht mehr erforderlich für Zügen in Richtung Apach»

Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporten (aT)

Abschnitt 61 – Grundsätze

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

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

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

(2) Die Beförderungsanordnung/Fplo der DB Netz enthält:

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

(3) Die Einstellungsgenehmigung der SNCF Infrastructure wird gegeben:

- für die Fahrtrichtung Frankreich – Deutschland: durch eine Dépêche von SNCF (COGC Metz/Nancy) an die zuständige Stelle des EVU, ggf. über das vom Abfahrtsbahnhof des den außergewöhnlichen Transportes befördernden Zuges zuständige COGC.
- für die Fahrtrichtung Deutschland – Frankreich: durch die auf dem speziellen zweisprachigen Vordruck vermerkte Zustimmung, die von SNCF (COGC Metz/Nancy) an DB Netz (RB Mitte) gesendet wird.

Abschnitt 62 – Zweisprachiger Vordruck

Die zuständigen Stelle der SNCF (COGC Metz/Nancy) und DB Netz (RB Mitte) bieten sich außergewöhnliche Transporte gegenseitig an. Zu diesem Zweck sendet je nach Fahrtrichtung SNCF (COGC Metz/Nancy) oder DB Netz (RB Mitte) an die andere Abteilung einen speziellen zweisprachigen Vordruck.

Dieser zweisprachige Vordruck enthält

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

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

Nach Prüfung der Anfrage gibt je nach Fahrtrichtung SNCF (COGC Metz/Nancy) oder DB Netz (RB Mitte) die Zustimmung durch Rücksendung des um die Einschränkungen auf dem aufnehmenden Netz ergänzten speziellen zweisprachigen Vordrucks.

Abschnitt 63 – Einstellungsgenehmigung für aT

Der außergewöhnliche Transport darf erst mit dem vorgesehenen Zug befördert werden, wenn eine Einstellungsgenehmigung entweder von der SNCF (COGC Metz/Nancy) für die Richtung Frankreich – Deutschland oder DB Netz (RB Mitte) für die Richtung Deutschland – Frankreich vorliegt.

Der COGC Metz/Nancy verständigt mittels Dépêche den Fdl Apach und teilt ihm- den Verkehrstag, den betreffenden Zug, die ATE- und Bza-Nr. sowie die Einschränkungen für die gesamte Grenzstrecke mit. Parallel dazu informiert RB Mitte den Fdl Perl durch Übermittlung der Beförderungsanordnung oder Fplo, die den Verkehrstag, den betreffenden Zug, die ATE- und Bza-Nr. sowie die Einschränkungen für die gesamte Grenzstrecke enthält.

Abschnitt 64 – Anbieten und Annehmen von aT

Bevor ein Fdl einen Zug mit einem/mehreren außergewöhnlichen Transport/en in Richtung Nachbarland abfahren lässt, ist der Zug unter Nennung der Zugnummer, der ATE- und Bza-Nummer(n) und des Zusatzes „mit Einschränkung“ oder „ohne Einschränkung“ gemäß der Regelungen in Abschnitt 52.3 anzubieten.

Dabei ist folgender besonderer Wortlaut zu verwenden:

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

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

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

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

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

„Nein warten“.

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

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

Auch der Fdl Apach Poste 2 vermerkt die Besonderheit (Nr. ATE/BZA mit/ohne Einschränkungen) in seinem Zugmeldebuch.

Abschnitt 65 – Durchführung außergewöhnlicher Transporte mit Einschränkungen auf der Grenzstrecke

Wenn die ATE oder Bza für die Beförderung auf der Grenzstrecke Einschränkungen (Verbot von Kreuzung, Überholung, Sperrung des Nachbargleises, ...) vorschreiben, sind die Bestimmungen des Abschnitts 56 zu beachten.

Kapitel VII Rangieren

Abschnitt 71 Grundsätze

1. In den Bahnhöfen Apach und Perl wird nach den nationalen Regeln rangiert.
2. Perl :
Im Bf Apach im Gleis 1 bis zum Esig F Bf Perl
Im Bf Perl im Gleis 2 bis zum Esig C 18 Bf Apach
3. Die Triebfahrzeuge werden vom EVU- Personal gekuppelt und entkuppelt. In anderen Fällen (Arbeitszüge ...) wird grundsätzlich von den jeweiligen Mitarbeitern gekuppelt und entkuppelt.
4. Der Bahnübergang 19 ist vor Zulassung der Rangierfahrt durch den Fdl Poste 2 zu sichern.
5. Beim Rangieren mit elektrischen Triebfahrzeugen prüfen die Fdl Perl und Poste 2 Apach, dass die Oberleitung eingeschaltet ist.
Wenn die Systemtrennstelle im Bf Perl befahren werden soll, prüfen die Fdl Perl und Apach Poste 2, dass die Triebfahrzeuge für beide Stromsysteme ausgerüstet sind.
6. Für das Anbringen von Sperren und Merkhinweisen gelten die Regelungen des jeweiligen EIU.

Abschnitt 72 Rangieren über die Aus- und Einfahrsignalen der Bf Apach und Perl

1. Rangieren im Bf Apach Richtung Perl

1.1. Rangieren auf Gleis 1

Das Rangieren über Esig F Bf Perl ist nur mit Zustimmung des Fdl Perl erlaubt. Bei der Zustimmung ist der Punkt zu nennen, bis zu dem rangiert werden darf.

Er gibt seine Zustimmung mündlich. Er bringt das Signal F in die Stellung Hp 0 + Sh 1.

1.2. Rangieren auf Gleis 2

Das Rangieren über Einfahrsignal C 18 ist nur mit Zustimmung des Fdl Perl erlaubt. Bei der Zustimmung ist der Punkt zu nennen, bis zu dem rangiert werden darf.

Der Fdl Perl darf seine Zustimmung nur geben, wenn

- keine Zugfahrt nach Gleis 2 und keine Rangierfahrt auf dem Gleis 2 zugelassen ist
- er das Gleis 2 gesperrt hat (siehe Abschnitt 23).

2. Rangieren im Bf Perl Richtung Apach

2.1. Rangieren auf Gleis 2

Das Rangieren über Esig C 18 Bf Apach ist nur mit Zustimmung des Fdl Poste 2 Bf Apach erlaubt. Bei der Zustimmung ist der Punkt zu nennen, bis zu dem rangiert werden darf. Er gibt seine Zustimmung mündlich. Er bringt das Signal C 18 in die Stellung „VL,A oder RR“.

2.2. Rangieren auf Gleis 1

Das Rangieren über die Rangierhalttafel (Ra 10) Bf Perl ist nur mit Zustimmung des Fdl Poste 2 Bf Apach erlaubt. Bei der Zustimmung ist der Punkt zu nennen, bis zu dem rangiert werden darf. Er gibt seine Zustimmung mündlich nachdem er zuvor das Gleis 1 (Apach – Perl) gesperrt hat (siehe Abschnitt 23).

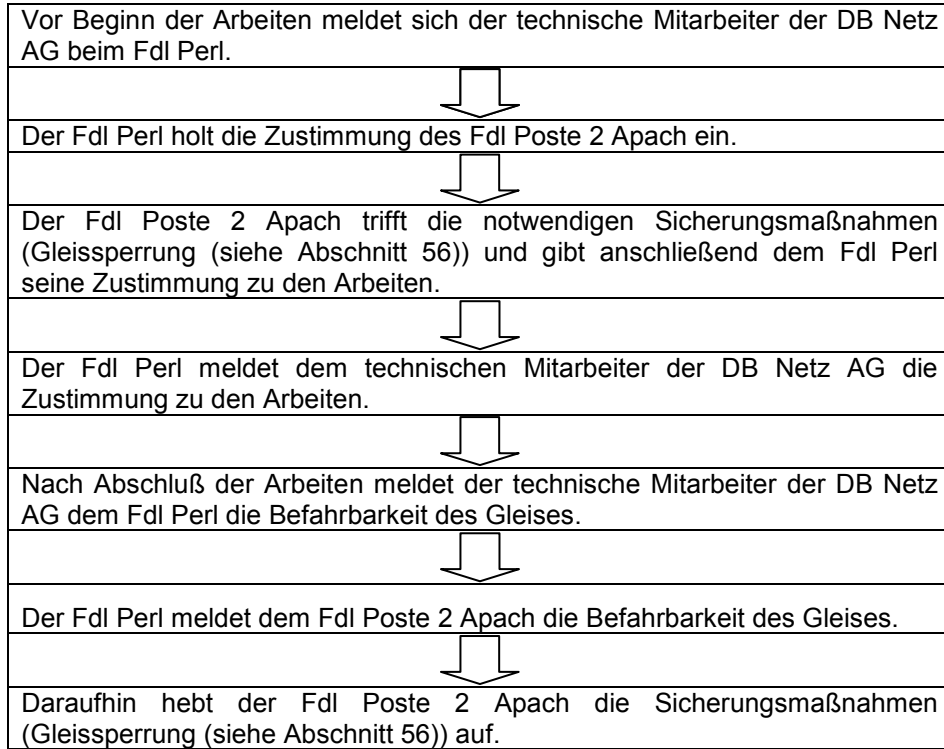
Kapitel VIII Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen und Arbeiten an diesen Anlagen

Abschnitt 81 Grundsätze

1. Jeder Infrastrukturbetreiber sorgt für die Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen, die seinen jeweiligen technischen Spezifikationen entsprechen, unabhängig davon, ob sich diese auf deutschem oder französischem Gebiet befinden.
2. Planbare Arbeiten an Einrichtungen auf dem anderen Staatsgebiet müssen zwischen den betroffenen technischen Fachdiensten der beiden Infrastrukturbetreiber vereinbart werden. Der Infrastrukturbetreiber, auf dessen Gebiet sich die Einrichtung befindet, stellt dem Infrastrukturbetreiber, der die Arbeiten durchführt, wenn erforderlich, eine technische Fachkraft zur Verfügung.
Die zuständigen technischen Fachdienste geben ein gemeinsames zweisprachiges Dokument heraus, in dem die bei der Durchführung der Arbeiten zu beachtenden Bedingungen beschrieben sind. Für ständig wiederkehrende Wartungsarbeiten, für die die anzuwendenden Regelungen den technischen Fachdiensten der beiden Infrastrukturbetreiber bekannt sind, ist ein solches Dokument nicht erforderlich.
3. Für alle planbaren Arbeiten, die Auswirkungen auf den Zugverkehr haben oder für die eine Gleissperrung erforderlich ist, müssen die schriftlichen Anweisungen spätestens 7 Wochen vor Beginn der Arbeiten zwischen der RB Mitte der DB Netz und der COGC Nancy gegenseitig abgestimmt werden. Sie legen hierbei den Inhalt der Arbeiten, die Auswirkungen auf den Betriebsablauf, die sowie den Ausführungszeitraum und die zu treffenden Maßnahmen fest.
4. Geplante Arbeiten an ortsfesten Anlagen der Grenzstrecke sind mit dem Fdl, auf dessen Gebiet die Arbeiten durchgeführt werden sollen, zu vereinbaren. Vor der Zustimmung stimmt sich dieser Fdl mit dem Nachbar-Fdl ab. Er ergreift anschließend die zur Durchführung der Arbeiten erforderlichen Maßnahmen (z. B. Gleissperrung).
5. Bei Arbeiten zur Entstörung von festen Anlagen auf dem anderen Staatsgebiet, die ohne Verständigung der technischen Fachdienste untereinander stattfinden, ist zur Sicherheit der arbeitenden Person eine Gleissperrung erforderlich.
6. Fahrten mit Eisenbahnfahrzeugen in die Grenzstrecke sind als Rangierfahrten nach Abschnitt 71 und 72 durchzuführen.
7. Bei außerplanmäßigen Arbeiten kann nur jeweils eine Arbeitsstelle im Gleis zugelassen werden

Abschnitt 82 Arbeiten im Gleis Apach – Perl (Gleis 1)

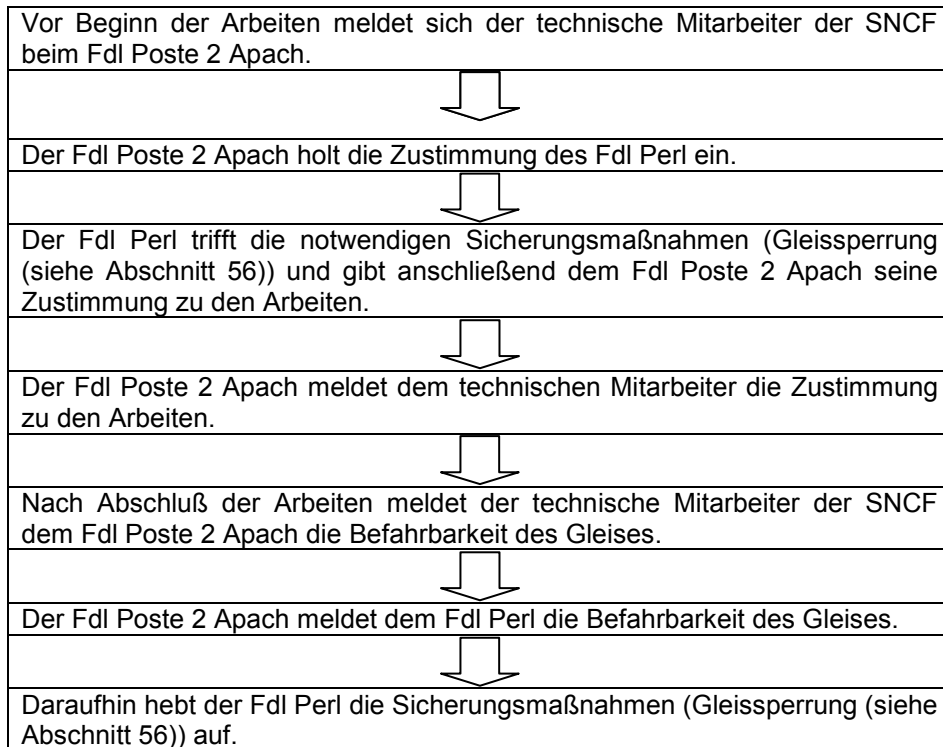
Für die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung) bei Arbeiten im Gleis Apach – Perl (Gleis 1) ist der Fdl Poste 2 Apach zuständig.
Bei Arbeiten auf deutschem Gebiet (Staasgrenze in DB-km 159,512/RFF-km 22,168 bis Esig F Bf Perl) durch die DB Netz AG sind folgende Besonderheiten zu beachten:



Abschnitt 83 Arbeiten im Gleis Perl – Apach (Gleis 2)

Für die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung) bei Arbeiten im Gleis Perl – Apach (Gleis 2) ist der Fdl Perl zuständig.

Bei Arbeiten auf französischem Gebiet (Staatsgrenze in DB-km 159,512/RFF-km 22,168 bis C18 Bf Apach durch die SNCF sind folgende Besonderheiten zu beachten:



Chapitre I. GENERALITES

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

Cette consigne commune remplace la directive régionale DS 341 du 01.05.96, la Consigne d'Etablissement n° 1/51 du 15.01.1996 et le complément à la consigne d'exploitation de la section frontière traitant des dispositions particulières d'utilisation du GSM-R D en gare d'Apach de juillet 2007.

Elle entre en vigueur le 06.04.2009.

Article 12. Objet

Cette consigne commune définit les conditions spécifiques d'exploitation de la section frontière entre les gares d'Apach et de Perl.

1. Cette consigne commune complète toutes les dispositions applicables sur les parties allemandes et françaises de la section frontière entre APACH et PERL concernant l'exploitation de l'infrastructure.
2. Le schéma des gares d'Apach et de Perl figure aux **annexes 1 et 2**.

Article 13. Langue à employer

1. Toutes les communications entre l'agent-circulation (AC) du poste 2 d'Apach et l'AC de Perl, ainsi qu'entre les AC et le personnel de bord concernant la circulation des trains sont effectuées en langue allemande.
2. Les communications entre le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) de Metz/Nancy et la Betriebszentrale (BZ) de Frankfurt ainsi que le Service Center Fahrplan sont faites en langue française ou allemande. DB Netz et SNCF Infra doivent s'assurer qu'ils ont en permanence dans leur centre opérationnel respectif au moins une personne qualifiée bilingue. A défaut, les conversations sont réalisées en langue allemande via les gares frontières (dirigeants locaux, AC, ...).
3. En gare d'Apach, la langue utilisée est la langue française. Toutefois, pour le personnel des trains en provenance ou en direction de l'Allemagne, ayant origine ou terminus à Apach, l'usage de la langue allemande est autorisé.

Article 14. Modifications aux textes réglementaires

1. Les modifications à cette consigne commune doivent faire l'objet d'un accord écrit entre DB NETZ, RFF et SNCF INFRA.
2. 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 Mitte Produktionsdurchführung Koblenz Frankenstr. 1 -3 56068 Koblenz	SNCF Réseau	
	EIC LORRAINE CHAMPAGNE- ARDENNE Pôle Sécurité 14, Viaduc J.F. Kennedy 54052 NANCY CEDEX	Direction Sécurité Sureté Risques 92, Avenue de France 75648 Paris Cedex 13

3. DB NETZ et SNCF INFRA s'entendent pour organiser les formations pour leur personnel jugées nécessaires. Un exercice pratique (dérangements d'installations, secours,....) réalisé en commun est organisé au moins une fois par an.
4. Toute modification ayant une influence sur la circulation des trains sur la section frontière doit faire l'objet d'une information préalable à toutes les EF utilisatrices de la section frontière.

Chapitre II DEFINITION - PRINCIPE D'EXPLOITATION ET DESCRIPTION DES INSTALLATIONS DE LA SECTION FRONTIERE APACH – PERL

Article 21. Définition de la section frontière.

1. La frontière étatique se situe au km 159,512, dans le référentiel DB et au km 22,168 dans le référentiel RFF/ SNCF.
2. Les deux gares d'Apach et de Perl sont juxtaposées. Il n'y a pas de pleine voie entre les deux gares. Les limites entre les gares d'Apach et de Perl sont :
 - sur voie 1 (Apach – Perl) en Allemagne, au km 159.477 (référentiel allemand), signal d'entrée F de Perl;
 - sur voie 2 (Perl – Apach) en France, au km 22.160 (référentiel français), signal d'entrée C 18 d'Apach.

Article 22. Régime d'exploitation et service de la circulation

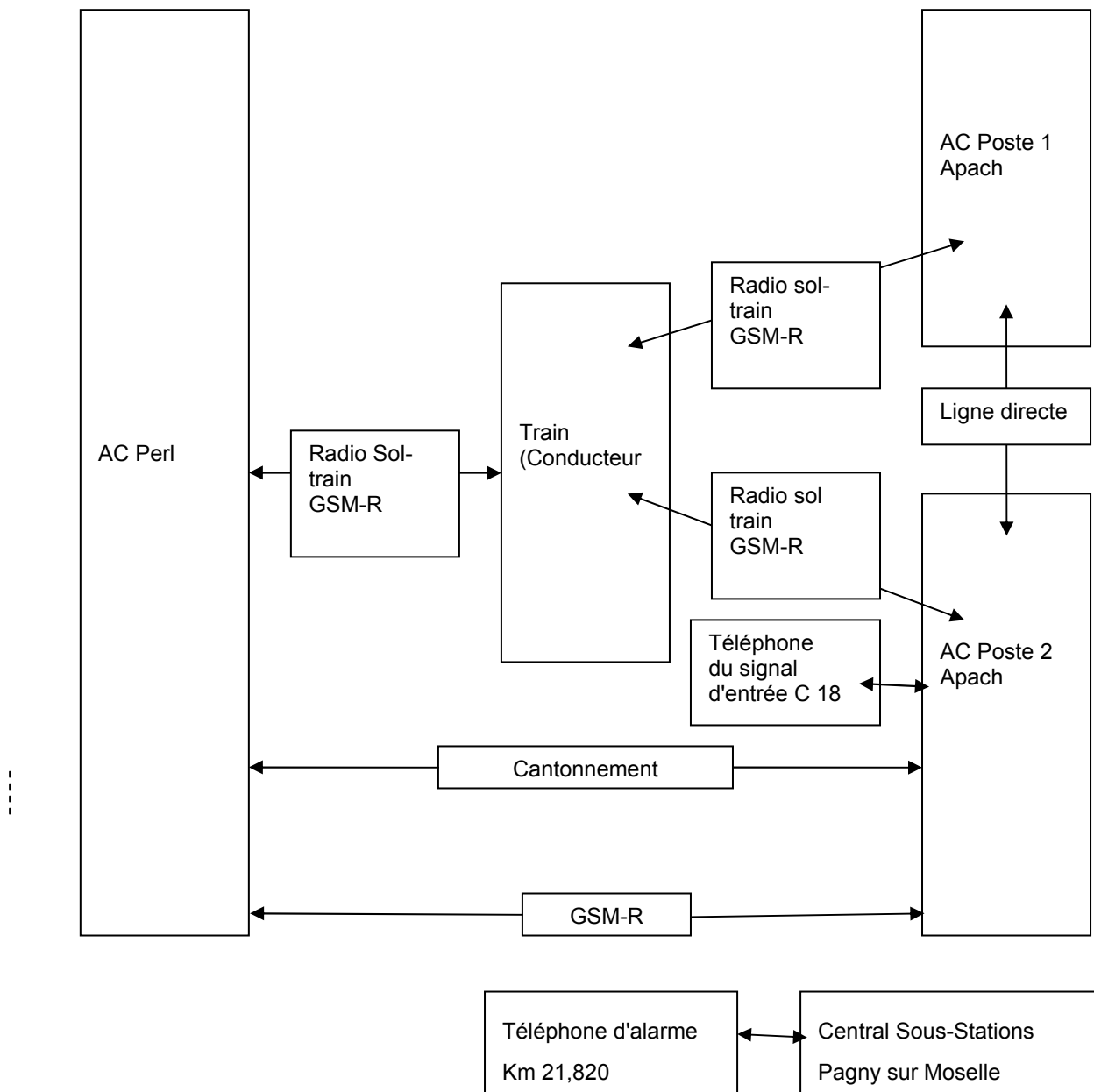
1. La section frontière Apach - Perl est à double voie électrifiée. La circulation se fait à droite. La voie dont le sens normal de circulation est Apach – Perl est désignée voie 1 (le sens inverse du sens normal est Perl – Apach). La voie dont le sens normal de circulation est Perl – Apach est désignée voie 2 (le sens inverse du sens normal est Apach – Perl).
2. La position normale du signal d'entrée C18 de la gare d'Apach et du signal d'entrée F de la gare de Perl est normalement fermée.
3. Les gares d'Apach et de Perl sont tenues par des agents circulation (AC). Pour l'exploitation de la section frontière, les AC d'Apach et de Perl doivent être présents simultanément. Pour la gare d'Apach, l'AC du Poste 2 est en charge de la section frontière.
4. La section frontière est désignée "ligne à périodes de fermeture à la circulation". Ces périodes sont définies lors de la préparation de l'horaire de service annuel entre DB NETZ et RFF. Les jours fériés en France et en Allemagne sont traités au cas par cas d'entente entre les gestionnaires d'infrastructure (GI). Des modifications aux périodes de fermeture, y compris l'adaptation pour les jours fériés, peuvent être établies d'un commun accord entre les GI. Un préavis de 10 jours calendaires est nécessaire entre DB NETZ et SNCF INFRA. Pour les périodes de fermeture, les entreprises ferroviaires (EF) doivent déposer leurs projets de sillons au moins 20 jours calendaires avant la circulation. Les périodes d'ouverture et de fermeture sont reprises dans des documents spécifiques à chaque GI.

Article 23. Contrôle de vitesse par balises – 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 (schéma en **annexe 6**).

Article 24. Installations de télécommunications

1. La section de ligne Apach – Perl comporte les liaisons téléphoniques et radio suivantes :
 - circuit téléphonique de cantonnement entre l'AC du poste 2 d'Apach et l'AC de Perl,
 - téléphone de voie au signal d'entrée C 18 d'Apach,
 - radio sol-train (GSM-R),
 - radio d'exploitation (GSM-R),
 - téléphone d'alarme en gare d'Apach au km 21,820.
2. L' AC d'Apach Poste 2 est équipé d'un Poste GSMR-RFF avec une carte SIM DB. Les modalités d'exploitation de ce poste radio RFF avec la carte SIM DB figurent à l'annexe n° 7.
3. Le schéma ci-après représente les différentes possibilités de communication.



4. Toutes les communications par téléphone avec l'AC de Perl sont enregistrées sur une bande magnétique en place dans ce poste. La durée d'enregistrement sur cette bande est de deux heures environ.

-
5. Les communications GSM-R (communications sol-train en circulation ou à l'arrêt) sont sauvegardées conformément aux dispositions techniques par support numérique à la BZ Frankfurt.
 6. En cas de besoin (par exemple : accidents, dérangements, ...) et sur demande de SNCF RESEAU, DB NETZ sauvegarde l'enregistrement et le transmet dans les meilleurs délais à SNCF RESEAU.

Article 25. Particularités concernant les installations de signalisation entre Apach et Perl.

1. Les voies 1 et 2 de Perl et les voies 1 et 2 d'Apach sont équipées de circuits de voie avec contrôle de libération des zones. Les deux installations sont juxtaposées et imbriquées. Les zones de circuit de voie sont indiquées dans le schéma figurant à l'annexe n° 8.
2. L'occupation des zones Z b, 1³ et 2³ sont indiquées par le passage au rouge des contrôles correspondants en même temps au poste de la gare de Perl et au poste 2 de la gare d'Apach.
3. Les signaux de sortie N1 et N2 de Perl ne peuvent présenter que les indications Hp 0 (signal fermé), Hp 0 + Sh1 (marche en manœuvre) ou Hp 2 (rappel de ralentissement). Ils ne peuvent être mis en position Hp 2 que si le carré C18 d'entrée d'Apach est ouvert (voie libre = VL, rappel de ralentissement = RR ou avertissement = A) après avoir été refermé derrière le train précédent. La mise en position Hp 2 des signaux de sortie N1 et N2 de Perl donne l'assurance que les zones du parcours de la gare de Perl à la gare d'Apach sont libres.
4. Les indications VL, RR et A du signal d'entrée C18 de la gare d'Apach sont repérées en gare de Perl, à proximité du bouton d'itinéraire, par l'allumage de deux voyants blancs distincts selon l'indication présentée comme suit: VL/A = Hp 1 ; RR = Hp 2.
5. La position d'ouverture (Hp 1) du signal d'entrée F de Perl est contrôlée au poste 2 d'Apach par l'allumage d'un voyant blanc.
6. Les signaux C 11 et Cv 13 d'Apach (C 11 = VL ou A et Cv 13= M –feu blanc-) ne doivent être ouverts pour le départ d'un train que si le signal d'entrée F de Perl est ouvert (Hp 1). L'ouverture des signaux C 11 et Cv 13 d'Apach donne l'assurance que les zones 201, 203 d'Apach et 1³ de Perl sont libres.
En cas de départ sur feu blanc du signal Cv 13, les conducteurs doivent marcher à vue sans dépasser la vitesse de 30 km/h jusqu'au signal F de Perl.
Si le signal F de Perl ne peut être ouvert, le signal C11 ou Cv 13 ne doit être ouvert par l'AC du Poste 2 d'Apach qu'après autorisation verbale de l'AC de Perl.
7. Les signaux d'annonce du C 18 d'Apach sont groupés avec les signaux de sortie N1 et N2 de Perl. Ces signaux implantés à distance d'annonce réduite présentent, en fonction de l'indication présentée par le C 18, les indications suivantes :
 - Vr1 (2 feux verts = préannonce) : le C 18 est à voie libre ou présente l'avertissement,
 - Vr2 (1 feu jaune et 1 feu vert = annonce de rappel de ralentissement) : le C18 présente le RR 30 (deux feux jaunes sur une ligne verticale).
8. Circulations n'assurant pas le fonctionnement normal des circuits de voie.
Certaines circulations n'assurant pas correctement le fonctionnement des circuits de voie ne peuvent circuler qu'en application de règles d'exploitation particulières propres à chaque réseau.

Article 26. Les installations fixes de traction électrique (IFTE)

1. La section frontière Apach-Perl est exploitée en traction électrique par caténaies.
2. Les IFTE de DB Netz sont alimentées en courant alternatif 15000 V, 16.7 Hz jusqu'à la section de séparation implantée en gare de Perl au km 159,355 et en 25000 V, 50 Hz de la section de séparation jusqu'à la frontière étatique.
Les IFTE de RFF/SNCF sont alimentées en courant 25000 V, 50 Hz.
3. Le système de séparation commun est repéré sur le terrain par une signalisation allemande.
4. Le système de séparation commun s'étend entre les signaux à distance « Baissez panto », km SNCF/RFF 22,052 et km DB 159,052. Le changement de système se fait sur chaque voie par une section de séparation située en territoire allemand au km 159,355.
5. L'exploitation et l'entretien des IFTE sur la section frontière sont réglés par une consigne commune SNCF/DB annexe. Cette consigne est autonome et peut être modifiée et/ou résiliée selon ses dispositions propres.

Article 27. Modification des installations

Toute modification des installations de la section frontière Apach - Perl ayant des répercussions sur les conditions de travail des agents des EF et des GI est à communiquer, par écrit, au GI voisin aux adresses ci-après :

DB Netz AG
Regionalbereich Mitte
Produktionsdurchführung Koblenz
Frankenstraße 1-3
D - 56068 Koblenz

SNCF RESEAU
EIC LORRAINE CHAMPAGNE-
ARDENNE
14, viaduc J .F. Kennedy
F - 54052 Nancy-CEDEX

Article 28. Modification de la signalisation

1. Les modifications de la signalisation sont portées à la connaissance des agents des GI par des documents locaux appropriés et des EF au moyen du système allemand d'information des limitations temporaires de vitesse (LTV) et autres particularités appelé "**La**" (voir article 29).
2. Les modifications de la signalisation sur le territoire français sont portées par SNCF INFRA 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 AG
Regionalbereich Mitte
Produktionsdurchführung Koblenz
Frankenstraße 1-3
56068 Koblenz

Article 29. Installations de limitations temporaires de vitesse (LTV) et autres modifications particulières temporaires

1. Limitations temporaires de vitesse.

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

1.1. LTV prévues

1.1.1. Lorsque sur la section frontière Apach – Perl des LTV doivent être mises en place, il faut que l'autre GI soit informé dans les délais suivants :

- **Sens DB Netz vers SNCF INFRA**

Dès connaissance et au plus tard le mardi de la semaine précédente avant la mise en place de la LTV,
DB Netz transmet les LTV à l'adresse ci-dessous :

SNCF
Assistant FLASH
Direction régionale Infrastructure
14, Viaduc J. F Kennedy
F- 54052 NANCY CEDEX

- **SNCF INFRA vers DB Netz**

Dès connaissance et au plus tard 5 semaines avant la mise en place de la LTV, SNCF Infrastructure transmet les LTV à l'adresse suivante :

DB Netz AG
Regionalbereich Mitte
Produktionsdurchführung Koblenz
Frankenstraße 1-3
56068 Koblenz

1.1.2. La DB Netz AG prend en compte dans le système "**La**" les limitations de vitesse qui lui sont communiquées par SNCF Infra.

1.1.3. Les EF sont informées de la limitation temporaire de vitesse prévue sur la section frontière Apach – Perl par le système "**La**" (système allemand d'information des LTV et autres particularités) de DB Netz et ceci pour les deux sens de circulation.

1.2. LTV inopinées

1.2.1. Les LTV qui doivent être installées inopinément sont à signaler :

- sur le territoire allemand : par les services techniques compétents de DB Netz immédiatement à l'AC de Perl qui les répercute à l'AC d'Apach Poste 2,
- sur le territoire français : par les services techniques compétents de SNCF Infra immédiatement à l'AC d'Apach Poste 2 qui les répercute à l'AC de Perl et au CRO de Nancy.

1.2.2. Tant que les conducteurs ne sont pas avisés par le système "**La**" des limitations inopinées de vitesse, les mesures suivantes sont à appliquer vis à vis des trains.

AC de Perl	
La LTV est située sur	
le territoire allemand	le territoire français
Remet un ordre écrit bilingue n°12 à tous les trains.	Remet un ordre écrit bilingue n°12 à tous les trains jusqu'à ce que l'AC d'Apach Poste 2 l'avise de l'installation du feu blanc à éclats.
AC d'Apach Poste 2	
La LTV est située sur	
le territoire français	le territoire allemand
Remet un ordre écrit bilingue n°12 à tous les trains jusqu'à l'installation d'un feu blanc à éclats.	Remet un ordre écrit bilingue n°12 à tous les trains.

1.3. 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.

1.4. 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.

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

2. **Autres modifications temporaires**

Les mesures du point 1.1 sont à appliquer dans les mêmes conditions en cas de modifications temporaires de la signalisation.

Chapitre III GESTION DE LA CAPACITE

Article 31. Principes

Les sillons sont établis et attribués selon le calendrier international de RNE et la « procédure pour l'harmonisation des sillons aux sections frontières entre DB Netz et RFF ».

Le GI pilote pour l'attribution de la capacité sur la section frontière Perl – Apach est DB Netz AG.

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

DB Netz conduit l'étude et doit obtenir l'accord formel de RFF avant de programmer chaque sillon sur la section frontière.

Chaque demande de sillon international qui emprunte la section frontière doit être formulée pour l'ensemble du parcours.

Avant chaque validation de l'horaire annuel de service, les entités de RFF et de DB Netz vérifient une nouvelle fois la concordance des sillons sur la section-frontière.

Pour les demandes de sillons de dernière minute, l'accord mutuel formel est établi entre DB Netz et le COGC de Metz/Nancy, comme précisé dans la procédure d'harmonisation. Un sillon pour la section frontière ne peut être attribué à un demandeur autorisé qu'après accord entre les deux organismes de répartition compétents.

Sur la section-frontière, les documents horaires sont établis par DB Netz.

En principe, les trains circulent :

- de Perl à Apach avec des numéros pairs,
- d'Apach à Perl avec des numéros impairs.

Les documents horaires établis par DB Netz sont adressés à l'AC du Poste 2 d'Apach et de Perl.

Lors de la réception des documents de l'horaire annuel de service, le responsable local vérifie la cohérence entre les documents horaires allemands et français et avise l'organisme français compétent en cas de divergences. Ce dernier avise son homologue allemand.

Article 32. Modification ou suppression de sillon

Le Service DB Netz RB Mitte Arbeitsgebiet Fahrplan avise les AC de Perl et d'Apach Poste 2 des modifications ou suppressions de sillons.

Les AC d'Apach Poste 2 et de Perl s'informent mutuellement, dès que possible, des modifications ou suppressions de sillons.

Article 33. Fourniture des documents pour l'élaboration des horaires sur la section frontière

DB Netz est responsable de l'élaboration des documents horaires sur la section frontière. Chaque GI est responsable de l'élaboration des documents nécessaires à l'horaire de service :

- sur le tronçon frontière allemand : VzG = Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (Recueil des vitesses limites admises localement),
- sur le tronçon frontière français : RT = Renseignements Techniques.

A cet effet, la cellule compétente de SNCF Infrastructure communique à DB Netz (RB Mitte) les RT nécessaires à l'élaboration de l'horaire de service sur la section frontière à l'adresse suivante :

DB Netz AG
Regionalbereich Mitte
Fahrplan
Pfarrer-Perabo-Platz 4
D-60326 Frankfurt

Chapitre IV. PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS

Article 41. Principes

Les prescriptions du réseau allemand sont à appliquer sur la section frontière jusqu'à la gare d'Apach comprise en ce qui concerne la longueur, le freinage et la composition des trains.

Article 42. Signalisation arrière

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

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

La mise en place de la signalisation d'arrière est de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire.

Article 43. Vitesse

La vitesse-limite de la ligne est précisée :

- sur le schéma de signalisation d'Apach pour ce qui concerne le réseau ferré français,
- sur le „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ (VzG = recueil des vitesses limites admises localement) pour ce qui concerne le réseau ferré allemand.

Article 44. Incorporation de véhicules inaptes à la vitesse maximale du train

Des véhicules inaptes à la vitesse-limite du train dans lequel ils sont incorporés ne peuvent l'être qu'exceptionnellement et avec accord commun de la BZ Frankfurt et du COGC de Nancy. La BZ et le COGC se concertent pour l'acheminement.

Article 45. Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses

1) Les marchandises dangereuses sont désignées au RID (règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses) et ne peuvent être incorporés dans les trains qu'en application des prescriptions internationales correspondantes.

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 internationale ou de la feuille d'accompagnement correspondante.

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

Chapitre V CIRCULATION DES TRAINS

Article 51. Communications entre les AC

1. Le présent article s'applique aux communications relatives aux annonces des trains ainsi qu'à celles se rapportant à la circulation et à la sécurité.
2. Les annonces s'effectuent de vive voix et sont, en principe, transmises par l'intermédiaire de la ligne téléphonique directe. En cas de dérangement de cette liaison, les annonces peuvent être faites par tout autre moyen de communication.
3. Les AC doivent s'identifier de la manière suivante : " Hier Fdl Perl " (Ici, AC Perl) ou " Hier, Fdl Apach Poste zwei (Ici, AC Apach poste 2 ").
4. Les dépêches à contenu prescrit doivent être collationnées.
5. Les communications sans contenu prescrit doivent être répétées avec les données essentielles.
6. Le collationnement est précédé des mots : "Ich wiederhole" (je répète).
7. L'exactitude du collationnement est à confirmer par le mot : "Richtig" (exact).

Article 52. Conditions d'annonce des trains

1. Les annonces des trains sont transmises entre l'AC d'Apach Poste 2 et l'AC de Perl. Chaque annonce est précédée du terme : "Zugmeldung" (annonce).

2. Annonce

Les trains des deux sens sont annoncés, au plus tôt, 5 minutes avant l'heure de départ ou de passage sous la forme :

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

"Train ... (numéro) départ ou passage probable à ... heures ... (minutes) ".

3. Offre – Acceptation

- 3.1 Lorsqu'une voie est exploitée en sens inverse du sens normal, Les trains sont offerts et acceptés (voir article 57).

Les trains des deux sens sont offerts et acceptés au plus tôt 5 minutes avant l'heure envisagée de départ ou de passage.

- 3.2 Un train ne doit être offert par un AC que
 - si le dernier train prévu est arrivé à la gare voisine,
 - si le dernier train accepté en sens inverse est arrivé à sa propre gare.

- 3.3 Un train est offert de la façon suivante :
" Wird Zug ... (Nummer) angenommen ? "
(Train numéro ... est-il accepté?)

- 3.4 Un train est accepté de la façon suivante :
" Zug Nummer ... ja".
"Train numéro ... oui".

4. Avis d'arrivée

Lorsque la présente consigne commune le prescrit (dérangements, circulation en sens inverse du sens normal, ...), un avis d'arrivée est à transmettre par l'AC compétent lorsque les conditions sont remplies, sous la forme :

" Zug ... (Nummer) in ... (Name der Stelle) angekommen "
"Train ... (numéro) est arrivé à ... (nom de la gare)"

L'avis d'arrivée donne l'assurance que la partie de voie entre les deux postes est libérée.

Article 53. Ordres écrits DB – Bulletin C SNCF

1. Il ne peut être délivré aux conducteurs circulant sur la section frontière que des ordres écrits DB ou bulletins C SNCF sur imprimés bilingues.
2. Tous les conducteurs franchissant la section frontière doivent disposer des ordres écrits bilingues.
3. Les ordres écrits DB et bulletins C SNCF sont présentés **aux annexes 3a et 3b**.

L'AC d'Apach doit compléter les bulletins C des signaux combinés de la manière suivante (DC 3 article 103.2 du référentiel RFN-IG-SE 01 B-00-n°005 IN 1490 RS1B Arrêt d'un train par un signal carré, un guidon d'arrêt ou un sémaphore fermé):

- S'il s'agit d'un panneau présentant par ailleurs un avertissement :
VORSIGNAL « VR 0 »
- S'il s'agit d'un panneau présentant par ailleurs un feu blanc :
« WEISSES LICHT »

Article 54. Situations dangereuses – Incidents - Accidents

1. Arrêt des trains en cas de danger

- .1. En cas de connaissance d'un danger ou présomption de danger, les circulations doivent être immédiatement arrêtées et retenues par tous les moyens, sauf si le danger était augmenté de ce fait.
- .2. Tout danger doit être signalé immédiatement aux AC d'Apach poste 2 ou de Perl.
- .3. L'AC ainsi alerté avise l'autre AC sous la forme suivante :
„Betriebsgefahr, haltet Züge zurück !“
(„Danger! Arrêt des circulations“
- .4. Dès perception de cette alerte, les AC de Perl et d'Apach poste 2 prennent les mesures prévues par leur réglementation.

2. Alerte radio

- 2.1 Les AC de Perl, d'Apach et le BZ de Francfort (régulateur) doivent transmettre l'alerte par radio GSMR (D) que le train se trouve en Allemagne ou en France (annexe 7)
- 2.2 En fonction de la nature du danger, les AC d'Apach déclenchent alors en premier, l'alerte radio sur le réseau radio français. Dans ce cas, l'AC du Poste 2 avise immédiatement l'AC du Poste 1.

3. Coupure d'urgence

- 3.1. Chaque fois qu'il est urgent de supprimer la tension dans la caténaire de la section frontière quel qu'en soit le motif, un ordre de coupure d'urgence est donné au CSS de Pagny sur Moselle ou au Zes de Borken ou à l'AC de Perl. Celui qui a reçu l'ordre effectue immédiatement la suppression de la tension sur la partie qui le concerne et répercute cet ordre à son homologue par les moyens les plus rapides et les plus directs à sa disposition. Pour transmettre l'ordre de coupure d'urgence les agents concernés utilisent le message bilingue suivant :

« Ausschaltung im Gefahrenfall Grenzstrecke Apach – Perl »

« Coupure d'urgence section frontière Apach - Perl »

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

« Ausschaltung im Gefahrenfall Grenzstrecke Apach – Perl ausgeführt »

« Coupure d'urgence section frontière Apach - Perl exécutée »

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

« Gleis 1 Apach - Perl ist zum Einschalten frei »

« Coupure d'urgence Apach – Perl voie 1 terminée »

et/ou

« Gleis 2 Perl - Apach ist zum Einschalten frei »

« Coupure d'urgence Perl - Apach voie 2 terminée »

La remise sous tension s'effectue selon les règles propres à chaque GI seulement après l'autorisation de remise sous tension.

4. Avis à lancer en cas d'incidents et d'accidents

- 4.1. La frontière étatique est aussi la limite des avis d'intervention des secours entre DB Netz AG et la SNCF (GI), elle est située au km 159,512 (DB Netz AG) / km 22,168 (RFF/SNCF).
- 4.2. Les AC de Perl et d'Apach Poste 2 s'informent mutuellement de tous les accidents et incidents particuliers qui ont des conséquences sur l'exploitation ferroviaire de la section frontière. Ils conviennent, le cas échéant, des premières mesures de secours nécessaires à prendre, se concertent sur les conséquences concernant l'exploitation ferroviaire. Les AC de Perl et d'Apach Poste 2 (par l'intermédiaire du Poste 1) lancent les avis aux organismes compétents selon les prescriptions respectives de leur réseau.
- 4.3. Les personnels compétents de chacun des GI s'accordent sur les moyens techniques de secours à mettre en œuvre.

5. Enquêtes internes en cas d'incidents et d'accidents

Si après les premières investigations, il apparaît que des personnels, des installations ou engins du GI voisin sont impliqués l'enquête est à mener en

commun. Les résultats font l'objet d'un rapport écrit de la part du GI chargé de l'enquête. Il est à transmettre, dans les meilleurs délais, au GI voisin.

Article 55. Train en détresse

1. Lorsqu'un train est en détresse ou une partie de train est abandonnée entre Apach et Perl, il faut procéder à la fermeture de la voie concernée (voir article 56).
2. La fermeture de voie ne peut être levée que lorsque la voie est libre de tout véhicule.
3. La circulation d'un engin moteur de secours est traitée comme une manœuvre en application des prescriptions des articles 71 et 72.
4. Le conducteur demande verbalement le secours par téléphone, par radio ou par un autre moyen à l'AC compétent :
 - AC d'Apach Poste 2 sur voie 1 de la gare d'Apach jusqu'au carré F,
 - AC de Perl sur voie 2 de la gare de Perl jusqu'au carré 18.
5. Les AC concernés et le conducteur du train en détresse s'entendent pour organiser le secours indépendamment du fait que le secours soit fourni d'Apach ou de Perl.
6. Après avoir demandé verbalement le secours, le train (ou la première partie du train) ne peut être remis en marche qu'après une entente réalisée entre les AC de Perl et d'Apach poste 2. L'autorisation de se remettre en marche est donnée au conducteur par l'AC du secteur circulation sur lequel se trouve l'engin moteur.
7. Un train ne peut revenir en arrière :
 - qu'avec l'autorisation de l'AC de la gare en arrière,
 - un chef de manœuvre est placé en tête dans le sens du mouvement et une liaison par radio ou signaux de manœuvre doit être réalisée entre le chef de manœuvre et le conducteur, ou un engin moteur se trouve en tête dans le sens du mouvement.Le retour en arrière vers la gare d'Apach ou de Perl est traité comme une manœuvre.
8. Après le dégagement du train en détresse, la vérification de la libération de la voie incombe à :
 - l'AC du Poste 2 d'Apach pour le sens Apach – Perl (voie 1),
 - l'AC de Perl pour le sens Perl – Apach (voie 2).

Article 56. Fermeture de voie

- 1 Une voie est à fermer dans les cas suivants :
 - 1.1. En situation prévue :
 - pour la circulation des transports exceptionnels lorsque le Bza/ATE porte la mention « interdiction de croisement ou / et de dépassement »,
 - pour les travaux programmés lorsqu'elle est prescrite par instructions écrites.
 - 1.2. En situation inopinée :
 - accident, incident, perturbation,
 - travaux non programmés, sans conséquence sur les circulations,
 - train en détresse,
 - protection des personnes vis-à-vis des circulations en cours présentant un danger.
- 2 Agents compétents pour la fermeture de voie :
 - l'AC du poste 2 d'Apach pour la voie de sens Apach - Perl (voie1),

-
- l'AC de Perl pour la voie de sens Perl - Apach (voie 2).
- 3 Mesures de sécurité
Avant et pendant la fermeture de voie, les AC compétents prennent les mesures de sécurité prescrites par leurs référentiels respectifs.
 - 4 Accord de fermeture de voie
La fermeture de la voie concernée ne peut être prononcée que lorsque les deux AC compétents se sont concertés et ont constaté que le dernier train ayant circulé est bien arrivé complet à Apach ou Perl.

Lorsque la voie ne peut pas être empruntée par suite d'accident ou pour d'autres motifs, elle doit être fermée immédiatement sans que les prescriptions de l'article 56.4 soient remplies.
 - 5 La fermeture de voie est donnée, par dépêche, sous la forme suivante :
« Gleis von ... nach ... gesperrt ».
(« Voie de ... à ... fermée »)
 - 6 La fermeture de voie ne peut être levée que :
 - lorsque le motif justifiant celle-ci a disparu,
 - la voie est libre de toutes les circulations engagées,
 - après accord de l'AC voisin.
 - 7 Si la voie a été fermée par suite de la circulation d'un transport exceptionnel sur la voie voisine, la fermeture de voie ne peut être levée par l'AC ayant fermé la voie que lorsque le transport exceptionnel est arrivé à Apach ou Perl.
 - 8 La fermeture de voie est levée, par dépêche, sous la forme :
„Sperrung des Gleises von ... nach ... aufgehoben.“
(„Fermeture de la voie de ... à ...levée“)
 - 9 Les AC enregistrent la fermeture de voie ou la levée de fermeture de voie dans les registres propres à chaque gestionnaire d'infrastructure.

Article 57. Circulation en sens inverse du sens normal

- 1 Les trains de sens Apach – Perl sont prévus de circuler sur voie 1 (voie de sens normal). Les trains de sens Perl – Apach sont prévus de circuler sur voie 2 (voie de sens normal).
- 2 En cas d'impossibilité de circuler en sens normal (par exemple, fermeture de voie pour incident ou travaux programmés), les circulations se font en sens inverse du sens normal avec un ordre écrit bilingue prévu en annexe 3a prescrivant de marcher à vue sans dépasser la vitesse de 30 km/h.
- 3 La circulation des trains en sens inverse du sens normal est décidée :
 - en cas de travaux programmés, par une consigne travaux commune DB / SNCF,
 - en cas d'incident ou lorsque la gestion de la circulation l'exige (ATE/Bza), par les agents circulation compétents,
 - en cas de circonstances exceptionnelles prévues par une consigne locale commune SNCF/DB.
- 4 La circulation en sens inverse du sens normal est interdite lorsque les communications sont totalement interrompues entre Apach poste 2 et Perl (article 59.1).

5 Lorsque des trains doivent circuler en sens inverse du sens normal, l'AC qui expédie les trains en sens inverse du sens normal renseigne l'autre AC et organise la circulation des trains en sens inverse du sens normal, par dépêche :

« **Ab ... Uhr ... Min befahren die Züge der Richtung Apach - Perl (bzw Perl – Apach) das Gegengleis**“.

(« A partir deh.....min, les trains du sens Apach – Perl (ou Perl – Apach) circulent en sens inverse du sens normal»).

Les agents intéressés sont avisés.

Les AC compétents prennent attachement de l'organisation et des avis aux agents intéressés, selon les règles propres à leur GI.

6 Annonce des trains

6.1 Les trains des deux sens doivent être proposés, acceptés et annoncés (voir article 52).

6.2 Les annonces des trains circulant en sens inverse du sens normal sont complétées par les mots "auf dem Gegengleis " (« sur voie de sens contraire »).

7 Vérification de la libération de la voie

7.1 Pour tous les trains, qu'ils aient circulé en sens inverse ou en sens normal, il y a lieu de vérifier que la voie est libre.

Cette vérification est obtenue en s'assurant que :

- dans le sens Apach – Perl, le train est arrivé porteur de la signalisation d'arrière au poste de Perl,
- dans le sens Perl – Apach, le train est arrivé porteur de la signalisation d'arrière au poste 2 d'Apach.

La libération de la voie est à confirmer à l'AC voisin par l'avis d'arrivée sous la forme suivante :

« **Zug ... (Nummer) in ... (Name des Bahnhofs) angekommen** »

„Train ... (numéro) est arrivé à ... (nom de la gare)“

7.2 Lorsque l'AC d'Apach poste 2 ou l'AC de Perl est dans l'impossibilité de vérifier la présence de la signalisation d'arrière ; bien que le train soit arrivé et de ce fait ne peut confirmer la libération de la voie, le train suivant est expédié avec un ordre écrit prescrivant :

- En direction d'Apach , par l'AC de Perl
case n°12 de l'ordre écrit : « de circuler en marche à vue entre le poste de Perl situé au km 159,190 DB et le poste 2 d'Apach situé au km 21,880 RFF/SNCF », en précisant le motif « n°1 » et la mention « sans dépasser la vitesse de 30 km/h. »
- En direction de Perl, par l'AC d'Apach
case n°12 de l'ordre écrit : « de circuler en marche à vue entre le poste 2 d'Apach situé au km 21,880 RFF/ SNCF et le poste de Perl, situé au km 159,190 DB, en précisant le motif « n° 1 » et la mention « sans dépasser la vitesse de 30 km/h ».

8 Mesures préalables à l'annonce d'un train

AC Perl

Un train devant circuler en sens inverse du sens normal (voie 1) ne peut être proposé à l'AC du Poste 2 d'Apach que si :

- l'assurance est obtenue que le dernier train ayant circulé à sens normal a dégagé complet à Perl,
- l'agent circulation du Poste 2 d'Apach a confirmé la libération de la voie derrière le dernier train ayant circulé en sens inverse du sens normal (avis d'arrivée).

Un train circulant à sens normal (voie 2) ne doit être proposé à l'AC du Poste 2 d'Apach que si le dernier train ayant circulé en sens inverse du sens normal a dégagé complet à Perl et que l'avis d'arrivée a été transmis à Apach Poste 2.

AC Apach Poste 2

Un train devant circuler en sens inverse du sens normal (voie 2) ne peut être proposé à l'AC de Perl que si :

- l'assurance est obtenue que le dernier train ayant circulé à sens normal a dégagé complet au Poste 2 d'Apach,
- l'agent circulation de Perl a confirmé la libération de la voie derrière le dernier train ayant circulé en sens inverse du sens normal (avis d'arrivée).

Un train circulant à sens normal (voie 1) ne doit être proposé à l'AC de Perl que si le dernier train ayant circulé en sens inverse du sens normal a dégagé complet au Poste 2 d'Apach et que l'avis d'arrivée a été transmis à Perl.

9 Mesures de sécurité

Pendant la circulation en sens inverse du sens normal, les AC d'Apach Poste 2 et de Perl appliquent les mesures de sécurité prescrites par leur GI.

10 Ordre écrit pour la circulation des trains en sens inverse du sens normal

AC Perl

L'ordre écrit à remettre au conducteur d'un train circulant en sens inverse du sens normal de Perl à Apach (voie 1) est un ordre écrit bilingue (Annexe 3a) :

- N° 2 : franchir fermé le signal de sortie N1
- N° 4 : circuler en sens inverse du sens normal de Perl à Apach,
- N° 12 : observer la marche à vue de Perl à Apach,
- N° 14 : ne pas dépasser la vitesse de 30km/h de Perl à Apach et d'observer le signal Carré violet 16 implanté à gauche devant l'aiguille d'entrée d'Apach.

AC Apach Poste 2

L'ordre écrit à remettre au conducteur d'un train circulant en sens inverse du sens normal d'Apach à Perl (voie 2) est un ordre écrit bilingue (Annexe 3a) :

- N° 2 : franchir fermé le signal de sortie Cv13, (en complément du bulletin C bilingue)
- N° 4 : circuler en sens inverse du sens normal de Apach à Perl,
- N° 12 : observer la marche à vue de Apach à Perl,
- N° 14 : ne pas dépasser la vitesse de 30km/h de Apach à Perl et d'observer le signal Ls de type bas, implanté à droite. („Sie dürfen mit höchstens 30 km/h fahren von Apach bis Perl, tiefstehendes Ls rechts vom Gleis beachten“).

11 Autorisation de départ à Apach

L'AC du poste 2 donne l'autorisation de départ au(x) train(s) se dirigeant vers Perl en application de la réglementation SNCF.

12 Suppression de la circulation en sens inverse du sens normal

L'agent circulation ayant décidé de la circulation des trains en sens inverse du sens normal peut supprimer ce régime d'exploitation lorsque le motif ayant nécessité celui-ci a disparu.

Le régime d'exploitation de la circulation des trains en sens inverse du sens normal est supprimée sous la forme suivante :

« Ab ... Uhr ... Min befahren die Züge der Richtung Perl – Apach (oder Apach – Perl) wieder auf dem Regelgleis“

« A partir deh.....min, les trains du sens Perl – Apach (ou Apach – Perl) circulent à nouveau en sens normal».

Les agents intéressés sont avisés.

Les AC concernés prennent attachement de la suppression et des avis aux agents intéressés selon les règles propres à leur GI.

Article 58. Dérangement des installations de sécurité ou de radio embarqués

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

Article 59. Dérangement des installations techniques de la section frontière

59.1 Dérangement total des moyens de communication entre les AC

Les communications sont considérées comme totalement interrompues entre Perl et Apach poste 2 lorsqu' il n'est plus possible d'établir une liaison par téléphone ou par radio alors que le régime de l'avis d'arrivée est à appliquer. Dans ce cas, les circulations sont interdites jusqu'au rétablissement d'une communication.

59.2 Dérangement des installations de signalisation

1 Sens Perl - Apach

- a) La mise en position d'ouverture des signaux N1 et N2 de Perl donne l'assurance que le canton Perl-Apach est libre et que le C 18 d'Apach a été fermé derrière le dernier train et réouvert.

Le cantonnement d'un train n'est plus assuré par les installations de signalisation lorsqu'un train à Perl :

- doit franchir un signal d'arrêt fermé avec ordre,
- doit partir d'une voie sans signal,
- a dépassé un signal d'arrêt fermé.

Dans ces cas, une vérification de la libération de la voie doit être effectuée, avant l'expédition d'un train.

Obligation de l'AC de Perl :

L'AC de Perl effectue une vérification de la libération de la voie après le dernier train qui a circulé sur la partie de voie entre Perl et Apach.

Obligations de l'AC d'Apach poste 2

L'AC d'Apach poste 2 doit avoir l'assurance que le dernier train de Perl est arrivé complet à Apach et que le signal d'entrée C18 est fermé.

L'AC d'Apach poste 2 confirme la libération de la voie en transmettant à l'AC de Perl l'avis d'arrivée sous la forme « Zug...(Nummer)... in Apach »
« Train...(Numéro)... arrivé à Apach »

- b) Les zones z 2³ ou Zb ne fonctionnent pas normalement :
- suite à dérangement,
 - suite à travaux de maintenance.

Obligations de l'AC de Perl :

1 - Les zones sont en dérangement

L'AC de Perl effectue en premier lieu une vérification de la libération de la voie après le dernier train qui a circulé sur la partie de voie entre Perl et Apach (Einzelräumungsprüfung).

Puis, il instaure le régime de l'avis d'arrivée pour tous les trains se dirigeant vers Apach (Räumungsprüfung auf Zeit).

2 - Dans le cas de maintenance avec prescription de vérification d'une zone de visu, l'AC de Perl instaure le régime de l'avis d'arrivée pour tous les trains entre Perl et Apach pendant la durée des travaux (Räumungsprüfung auf Zeit).

L'AC de Perl informe l'AC d'Apach Poste 2 de mise en place de l'avis d'arrivée en précisant le motif et la durée des travaux de maintenance.

3 - Si l'AC d'Apach poste 2 ne peut donner l'avis d'arrivée du train, l'AC de Perl doit expédier le train suivant avec un ordre écrit n°12 (annexe 3) prescrivant la marche à vue sans dépasser la vitesse de 30 km/H, conformément à l'article 57, point 7.2.

Obligations de l'AC d'Apach poste 2

Pendant l'application du régime de l'avis d'arrivée, l'AC d'Apach poste 2 doit avoir l'assurance que le dernier train de Perl est arrivé complet à Apach et que le signal d'entrée C18 est fermé.

L'AC d'Apach poste 2 confirme la libération de la voie en transmettant à l'AC de Perl l'avis d'arrivée sous la forme « Zug...(Nummer)... in Apach »
« Train...(Numéro)... arrivé à Apach ».

L'AC d'Apach poste 2 n'a pas pu vérifier la signalisation d'arrière :

Lorsqu'exceptionnellement l'AC d'Apach poste 2 n'a pu obtenir l'assurance que le train est complet, bien que le train soit arrivé à Apach, il renseigne l'AC de Perl.

Pendant l'utilisation du régime d'arrivée les AC de Perl et d'Apach poste 2 appliquent les dispositions réglementaires propres à chaque réseau (Mise en place de dispositifs de réflexion pour l'AC d'Apach poste 2).

Le régime de l'avis d'arrivée ne peut être levé par l'AC de Perl que si le motif l'ayant nécessité a disparu, et qu'un train a circulé normalement entre Perl et Apach.

L'AC de Perl avise l'AC d'Apach poste 2 de la reprise de la situation normale.

2 Sens Apach-Perl

- Lorsque les signaux C 11 et Cv 13 ne peuvent ou ne doivent être ouverts, l'AC du Poste 2 d'Apach demande à l'AC de Perl l'avis d'arrivée du dernier train ayant circulé entre Apach et Perl.

Si l'AC de Perl ne peut donner l'avis d'arrivée du train, l'AC du Poste 2 d'Apach doit s'assurer par une reconnaissance de visu que la voie est libre entre les C 11, Cv 13 et le signal F de la gare de Perl.

- L'AC de Perl doit donner l'assurance que la zone 1³ (zone comprise entre le signal F et le panneau Ra 10, au KM 159,272) est libre.
- Les trains sont à expédier avec un ordre DB écrit (annexe 3 a) de circuler en marche à vue sans dépasser 30 km/h jusqu'au signal d'entrée F de Perl.

59.3 Extinction du Carré C10 ou C18 d'Apach.

En cas d'extinction du Carré C10 ou C18 à Apach, l'AC d'Apach Poste 2 peut demander, par dépêche, à l'AC de Perl de remettre l'ordre suivant :

«Fdl Apach Poste 2 an Fdl Perl: Erteilen Sie, bis auf Widerruf, jedem Zuge in Richtung Apach den folgende Befehl:

Befehl 14:

«Bleiben Sie trotz Fahrstellung des Esig C18 vor diesem stehen und nehmen Kontakt mit Fdl Apach Poste 2 auf »

«AC Apach Poste 2 à AC Perl – Jusqu'à nouvel avis remettez l'ordre suivant à chaque train se dirigeant vers Apach :

Ordre écrit 14

(Arrêtez vous au signal d'entrée C18, même ouvert, mettez vous en contact avec l'AC d'Apach Poste 2)

A la fin du dérangement (ou des travaux), l'AC d'Apach Poste 2 autorise, par dépêche, l'AC de Perl à cesser la remise d'ordre:

«Befehl 14 nicht mehr erforderlich für Zügen in Richtung Apach»

«Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n° 14 pour les trains en direction d'Apach»

Chapitre VI. TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

Article 61. Principe

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

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

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

2) La Beförderungsanordnung/Fplo de DB Netz contient :

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

3) L'Autorisation d'Incorporation de SNCF Infrastructure est donnée :

- dans le sens France-Allemagne, par une dépêche adressée au représentant de l'EF par la SNCF (COGC Metz/Nancy), autorisation éventuellement transmise par l'intermédiaire du COGC amont dont dépend la gare à l'origine du train acheminant le transport exceptionnel,
- dans le sens Allemagne-France, par l'accord indiqué sur l'imprimé spécifique bilingue adressé à DB Netz (RB Mitte) par la SNCF (COGC Metz/Nancy).

Article 62. Imprimé spécifique bilingue

Les services compétents de la SNCF (COGC Metz/Nancy) et de DB Netz (RB Mitte) se proposent mutuellement les transports exceptionnels. Pour ce faire, la SNCF (COGC Metz/Nancy) ou DB Netz (RB Mitte), selon le sens de circulation, envoie à l'entité voisine un imprimé spécifique bilingue. Cet imprimé bilingue comporte :

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

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

Après examen de la demande, la SNCF (COGC Metz/Nancy) ou DB Netz (RB Mitte), selon le sens de circulation, donne son accord par retour de l'imprimé spécifique bilingue en le complétant des restrictions de circulation applicables sur le réseau prenant.

Article 63. Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels

Le transport ne doit être incorporé dans le train d'acheminement que s'il a été muni d'une autorisation d'incorporation donnée soit par la SNCF (COGC Metz/Nancy) pour le sens France-Allemagne, soit par DB Netz (RB Mitte) pour le sens Allemagne-France.

Le COGC Metz/Nancy avise, par dépêche, l'AC d'Apach en lui communiquant le jour de circulation, le train utilisé, les numéros d'ATE et du Bza ainsi que les restrictions de circulation applicables sur l'ensemble de la section frontière. Parallèlement, RB Mitte informe l'AC de Perl en lui transmettant le Beförderungsanordnung ou le Fplo comportant le jour de circulation, le train utilisé, les numéros d'ATE et du Bza ainsi que les restrictions de circulation applicables sur l'ensemble de la section frontière.

Article 64. Offre et acceptation des transports exceptionnels

L'AC compétent devant expédier un train acheminant un (ou plusieurs) transport(s) exceptionnel(s) doit préalablement offrir ce train à l'AC voisin et lui indiquer le numéro du train, le(s) numéro(s) du Bza de DB Netz AG et le(s) numéro(s) de(s) l'ATE de SNCF Infra ainsi que la mention « avec restrictions » ou « sans restrictions » selon la procédure prévue à l'article 52.3. Cette offre doit être modifiée comme suit :

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

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

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

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

„Zug ... (Nr) mit aussergewöhnlichem Transport/aussergewöhnlichen Transporten ja.“

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

Dans le cas où le train n'est pas offert dans les conditions réglementaires, ou si un empêchement s'oppose à l'acceptation, celle-ci est refusée sous la forme suivante :

„Nein, warten.“

(« Non, attendez »)

et indique le motif du refus d'acceptation.

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

„Jetzt Zug ... (Nr.) mit aussergewöhnlichem Transport/aussergewöhnlichen Transporten ja.“

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

L'AC d'Apach poste 2 inscrit, en outre, le(s) numéro(s) du (ou des) TE en précisant avec ou sans restrictions dans la colonne observations du registre de cantonnement.

Article 65. Circulation des transports exceptionnels soumis à restriction de circulation sur la section frontière

Lorsque l'ATE ou/et le Bza prescrivent des restrictions de circulation sur la section frontière (interdiction de croisement, de dépassement, fermeture de voie,...), les dispositions prévues pour la fermeture de voie (article 56) sont à appliquer.

CHAPITRE VII MANOEUVRES

Article 71. Principes

1. Les manoeuvres en gare d'Apach et de Perl sont effectuées selon les règles propres à chaque réseau.
2. Sans l'accord de l'C de Perl, less sont autorisées:
 - en gare d'Apach sur voie 1 jusqu'au signal d'entrée F de la gare de Perl,Avec l'accord de l'AC d'Apach less sont autorisées
3. - en gare de Perl sur voie 2 jusqu'au signal d'entrée C18 de la gare d'Apach Pour les circulations des EF, les opérations d'attelage et de dételage sont normalement effectuées par le personnel des EF. Pour les autres circulations (trains de travaux, ...), les opérations d'attelage et de dételage sont effectués par le personnel des services concernés.
4. Avant toute autorisation de manoeuvre en direction du PN 19, l'AC du poste 2 d'Apach doit fermer le PN 19.
5. En cas de manoeuvre avec un engin moteur électrique, les AC d'Apach poste 2 et de Perl s'assurent que la caténaire est alimentée. Lorsque la manoeuvre doit franchir la section de séparation en gare de Perl, les AC d'Apach poste 2 et de Perl s'assurent que l'engin moteur supporte les deux systèmes d'alimentation électrique.
6. Le cas échéant, la mise en place des dispositifs de réflexion prescrits est effectuée selon les règles propres à chaque réseau.

Article 72. Manoeuvre au-delà des signaux d'entrée et de sortie des gares d'Apach et de Perl.

1. Manoeuvre d'Apach en direction de Perl

1.1. Manoeuvre sur voie 1

Les manoeuvres au-delà du signal F ne peuvent être autorisées qu'avec l'autorisation de l'AC de Perl. Il donne verbalement son accord en précisant le point à ne pas dépasser puis ouvre le signal F (Hp0 + Sh1).

1.2. Manoeuvre sur voie 2

Les manoeuvres au-delà du C18 d'Apach ne peuvent être exécutées qu'avec l'accord de l'AC de Perl. Il donne verbalement son accord en précisant le point à ne pas dépasser après s'être assuré qu'aucun train n'est engagé vers voie 2 à sens normal et qu'aucune manoeuvre n'a été autorisée voie 2 et après avoir effectué la fermeture de la voie 2 de Perl - Apach (voir article 56).

2. Manoeuvre de Perl en direction d'Apach

2.1. Manoeuvre sur voie 2

Les manoeuvres au-delà du C18 d'Apach ne peuvent être exécutées qu'avec l'autorisation de l'AC d'Apach poste 2. Il donne verbalement son accord en précisant le point à ne pas dépasser, puis ouvre le signal C18 (VL ou A ou RR).

2.2. Manoeuvre sur voie 1

Les manoeuvres sur voie 1 au-delà de la pancarte limite de manoeuvre (RA10) de Perl ne peuvent être exécutées qu'avec l'autorisation de l'AC d'Apach poste 2 en précisant le point à ne pas dépasser. Il donne son accord verbalement après avoir effectué la fermeture de la voie 1 Apach-Perl (voir article 56).

CHAPITRE VIII Entretien préventif et curatif des installations fixes et travaux sur ces installations

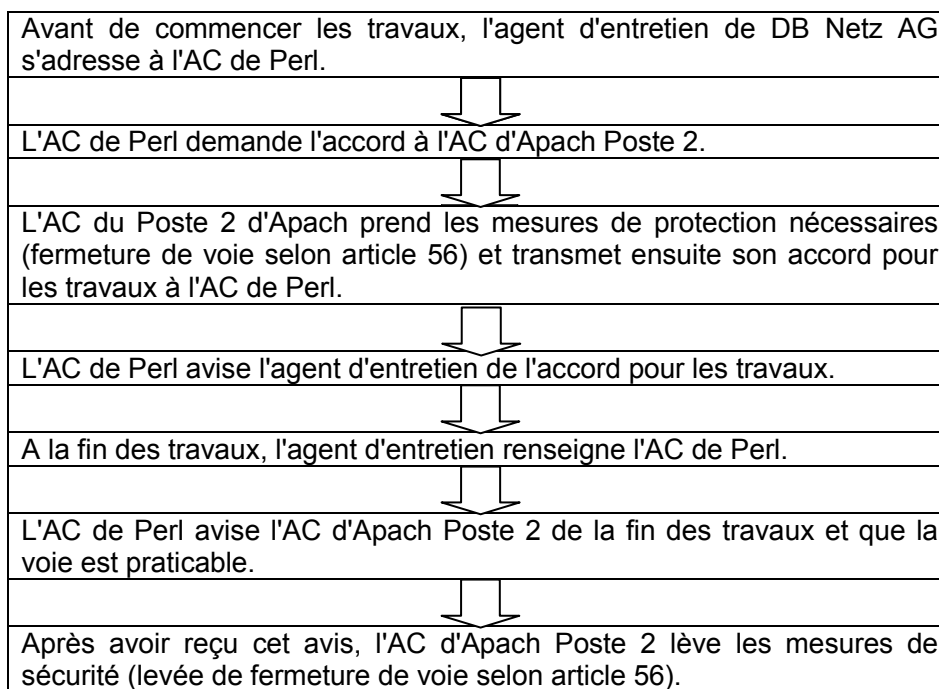
Article 81. Principes

1. Chaque GI entretient les installations ferroviaires correspondants à ses spécifications techniques, que celles-ci soient situées sur le territoire français ou sur le territoire allemand.
2. Toute intervention programmée sur une installation située sur le territoire national voisin doit faire l'objet d'une concertation entre les services techniques compétents des deux GI. Le GI sur le territoire duquel se situe l'installation doit mettre si nécessaire, à disposition du GI intervenant un agent, sauf dispositions particulières prévues par consigne spéciale. Un document commun bilingue établi par les services techniques compétents doit préciser les conditions de l'intervention. Toutefois, pour les travaux d'entretien courant dont les conditions d'intervention sont connues par les services techniques des deux GI, ce document n'est pas nécessaire.
3. Pour toute intervention programmée nécessitant une modification des horaires de trains ou une fermeture de voie, les instructions écrites doivent être arrêtées en commun par la RB Mitte de DB Netz et le COGC Nancy au plus tard 7 semaines avant le début des travaux. Ils déterminent à cette occasion la nature des travaux, les conséquences sur la circulation des trains, les ainsi que la durée des travaux et les mesures à prendre notamment en matière de sécurité du personnel.
4. Toute intervention programmée d'agent d'entretien sur les installations fixes de la section frontière doit faire l'objet d'une concertation avec l'AC du GI sur le territoire duquel a lieu l'intervention. Avant de donner son accord, l'AC saisi se consulte avec l'autre AC. Il prend ensuite les mesures nécessaires pour permettre l'intervention (fermeture de voie, par exemple).
5. Toute intervention suite à un dérangement sur l'installation située sur le territoire national voisin ne faisant pas l'objet d'une concertation entre les services techniques compétents est effectuée dans le cadre d'une fermeture de voie pour une protection du personnel.
6. Les circulations de trains de travaux engagés sur la section frontière sont considérées comme des manœuvres en application des articles 71 et 72.
7. En dehors des travaux programmés, une seule opération peut être autorisée par voie sur la section frontière.

Article 82. Travaux sur la voie Apach – Perl (voie 1)

L'AC d'Apach Poste 2 est seul qualifié pour assurer la protection (fermeture de voie) de travaux à réaliser sur la voie Apach - Perl (voie 1).

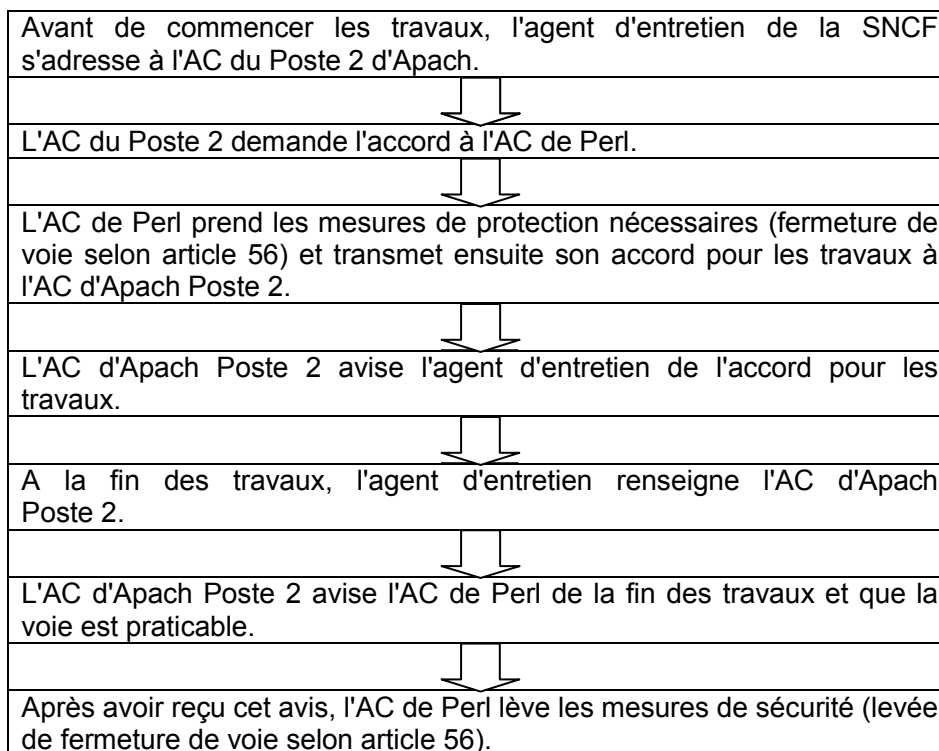
Dans le cas de travaux réalisés par DB Netz AG, sur le territoire allemand (de la frontière étatique km 159,512 DB/km 22,168 RFF SNCF jusqu'au signal F de la gare de Perl), les mesures suivantes sont applicables :



Article 83. Travaux sur la voie de sens Perl - Apach (voie 2)

L'AC de Perl est seul qualifié pour assurer la protection (fermeture de voie) de travaux à réaliser sur la voie Perl – Apach (voie 2).

Dans le cas de travaux réalisés par la SNCF sur le territoire français (de la frontière étatique jusqu'au C18 d'Apach), les mesures suivantes sont applicables :



ANNEXE 1

PLAN DE LA GARE D'APACH

Lageplan des Bahnhofs Apach

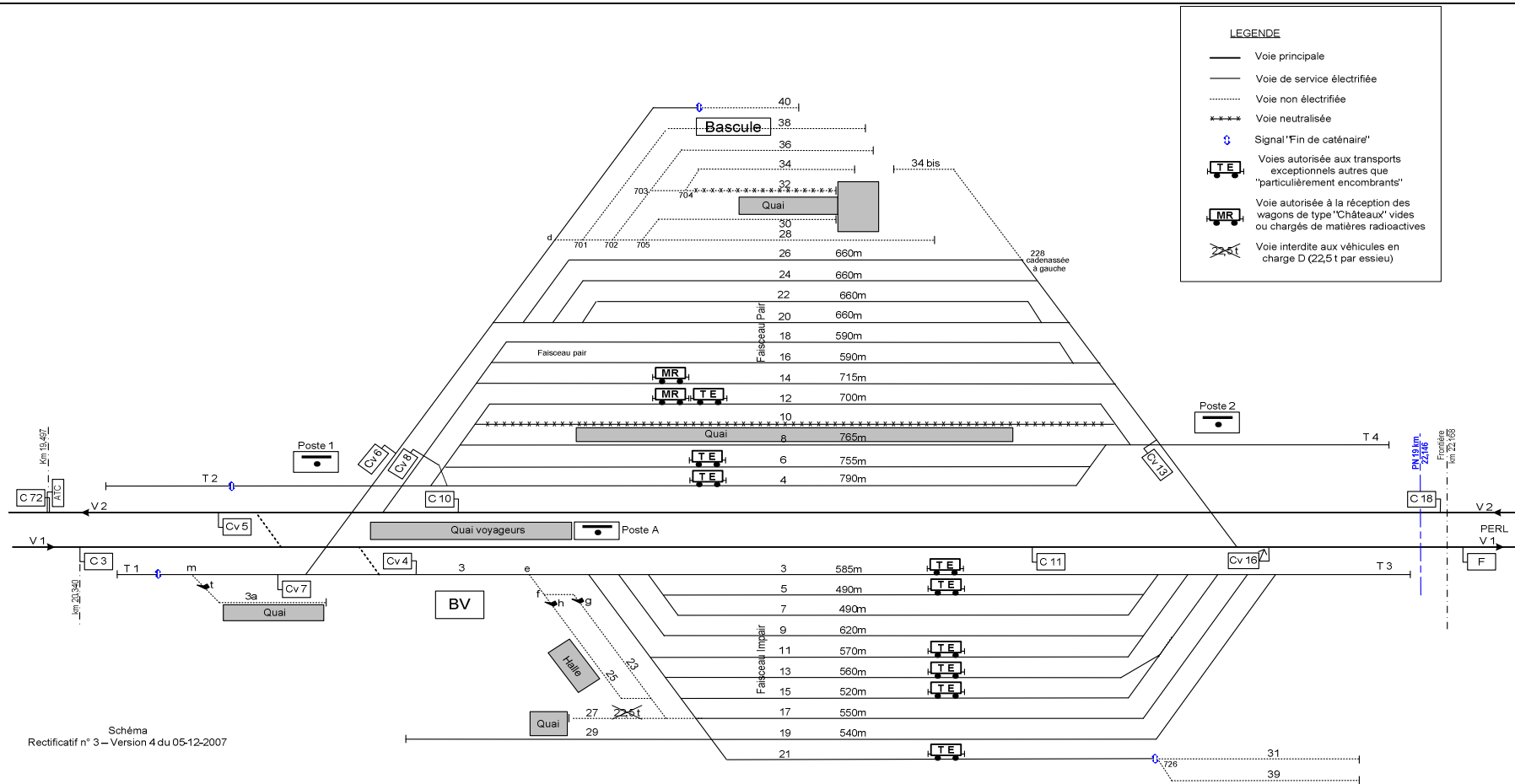


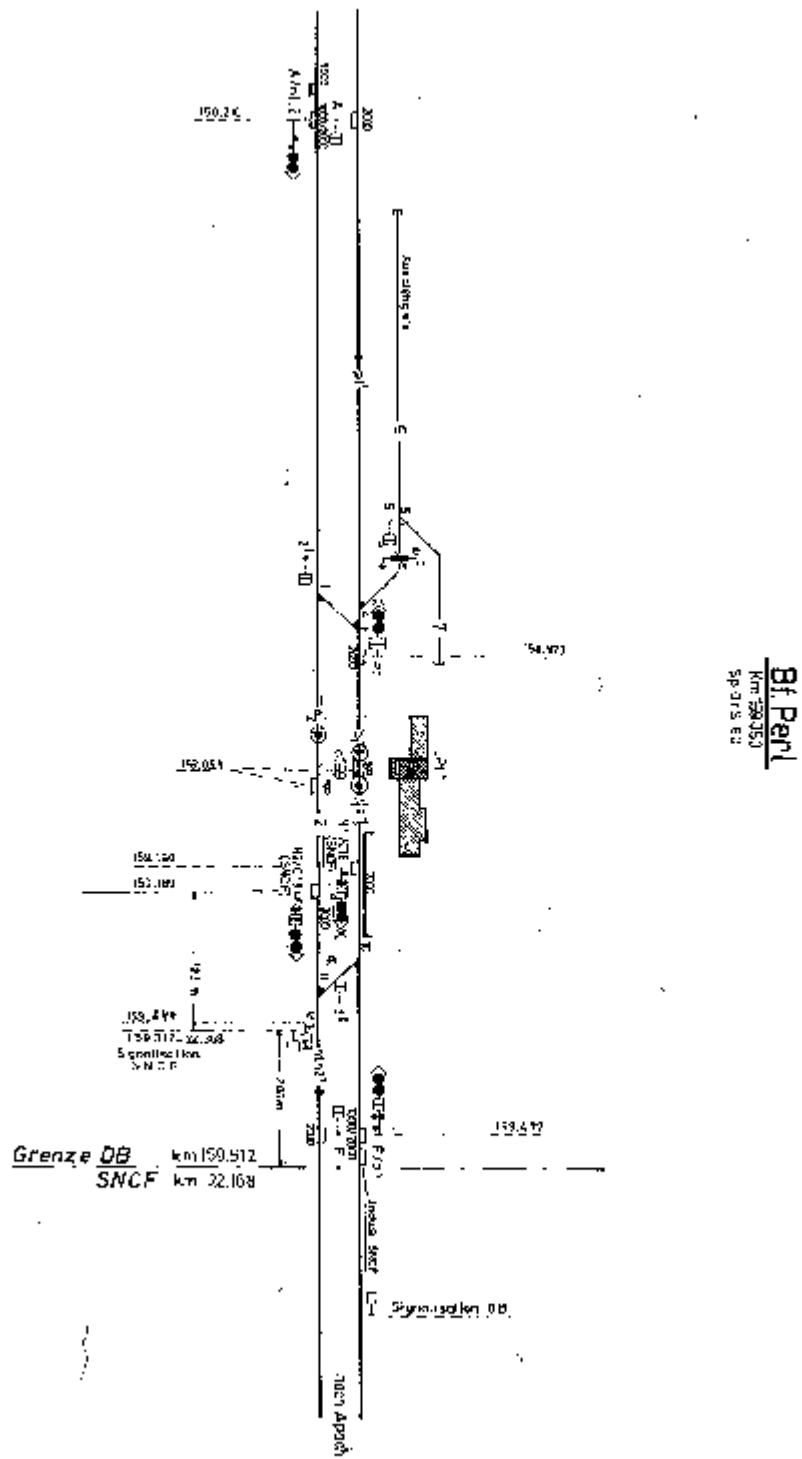
Schéma Rectificatif n° 3 – Version 4 du 05-12-2007

ANNEXE 2

Anlage 2

PLAN DE LA GARE DE PERL

Lageplan des Bahnhofs Perl



ANNEXE 3 a

ORDRE BILINGUE (Allemand/Français)

ZWEISPRACHIGER BEFEHL (Deutsch/Französisch)

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

<p>Triebfahrzeugführer Zug - Spurfahrt - Spurfahrt 10 - Schlepptriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour trait / de la manœuvre.</p>	
<p>1 - 14</p>	<p>Standort: (km / Signal / Weiche) In Rgl/Ggl/Gl (nom / signal / aiguille) voie Lieu (numéro, poste / entre le poste et le poste)</p>

1	<p>Sie dürfen - in den / in Bf / Bft - auf der Abzw / Ust einfahren - weiterfahren Vous pouvez - entrer en gare / entrer dans le secteur circulation / circuler au-delà de la bif / jonction</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 Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du</p>
---	---

Signal usw.	<p>Bezeichnung / km designation / km</p>
	<p>Bf gare, Bft secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, Bk poste de block, Dkst point de protection</p>

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/Bit ausfahren. Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation</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 au 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 Regelgleis. 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 Regelgleis À l'aller : en sens inverse du sens normalement utilisé. Au retour : en sens normal.</p>
-----	---

8	<p>Sie müssen - zwischen Zinst und Zinst Vous devez vous arrêter entre le poste de et le poste de - im Bf/Bft / auf Abzw/Ust halten vor BU in km - en gare / secteur circulation / bif / jonction de avant le PN au km / km / km / km / km</p>
	<p>Sie dürfen weiterfahren, wenn BU gesichert ist. Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.</p>

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

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 niedrige Geschwindigkeiten gemäß Führeranzeigen und Langsamfahrplan. Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la trajecte tracée. Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.</p>
----	--

12	<p>Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten: Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :</p>					
km/h km/h	<p>auf Sicht à vue</p>	<p>in / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Ust entre gare / secteur de circulation / bif / jonction</p>	<p>und Bf / Bit / Abzw / Ust et gare / secteur</p>	<p>in / von km / Sig du km / signal</p>	<p>bis km / Sig au km / signal</p>	<p>Grund Nr. motif n°</p>
	<p>auf Sicht</p>					
	<p>auf Sicht</p>					
	<p>auf Sicht</p>					

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 DU Signal Zp 1. Räumen Sie den DU schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat. Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.</p>

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>P7B - am sig - in km Baise PZB - du signal - au km</p>
------	---

Grund Nr. <small>postif. 13</small>	Anlass für Befehl 12 motifs de l'ordre 12	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 <small>ordre 12, colonne 1 ou 2</small>
Gleisbelegung, Zugfolge / occupation de la voie, succession des trains		
1	Gleis kann besetzt sein / la voie peut être occupée	auf Sicht / marche à vue
2	Fahrzeuge im Gleis / voie occupée	auf Sicht / marche à vue
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs / circulations engagées sur voie fermée	auf Sicht / marche à vue
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / réception sur voie en impasse	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise betätigtes Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse particulièrement courte	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg / pas de distance de glissement	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / dérangement des communications entre postes d'annonce	auf Sicht / marche à vue
8	Auf der Strecke ritt 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, Spurnen / PN, journées des voies		
10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert / PN insuffisamment protégés	20 km/h
11	Sourillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / ornières verglacées et enneigées	30 km/h
Arbeiten, La / travaux, LTV		
20	Bauarbeiten - Travaux	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gleis / portion de voie fermée impraticable	auf Sicht / marche à vue
22	Zustand nach Bauarbeiten / constat de l'infrastructure après travaux	*)
23	Arbeitsstelle nicht herabgerichtet / personnel du chantier non avisé	auf Sicht / marche à vue
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La / réduction de la vitesse inférieure à celle reprise par « La »	*)
25	Beschädigte im gesperrten Gleis / avaries présents dans la voie fermée	20 km/h und auf Sicht
Mängel an Bahnanlagen / défauts aux installations		
30	Mangel am Oberbau / défaut de la voie	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) / présomption d'avarie caténaire (également sur voie voisine)	auf Sicht / marche à vue
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdbeben, Sturmschäden usw.) / présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)	auf Sicht / marche à vue
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel / présomption de stalactite dans le tunnel	auf Sicht / marche à vue
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört / équipement PZB au sol en dérangement	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen / enclenchement aiguille / signal en dérangement	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Spervorrichtung gesichert / aiguille immobilisée manuellement sans cadencage	5 km/h
37	HQA / FROA gestört - DRC / Déclencheur 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
Besondere Mängel am Zug / particularités au train		
40	Engstelle für Lü-Sendungen / gabarit réduit pour transports exceptionnels	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerewagen / 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

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):

(On - les) (Minuten - minutes)

(Lhr - heure) (Lhr - heure) (Minuten - minutes)

erhalten (Name, Treibfahrzeug) - reçu (nom, fonction)

bei fmdl. Übermittlung (en cas de transmission téléphonique):

Zp (RSW) / andere (sure)

ANNEXE 3 b

BULLETINS C (bilingue) de la SNCF
Bulletins C (zweisprachig)SNCF Bulletin C SNCF
(Befehl C SNCF)

C

ANNEXE 4

ANLAGE 4

RESERVE

BLEIBT - FREI

ANNEXE 5

ANLAGE 5

RESERVE

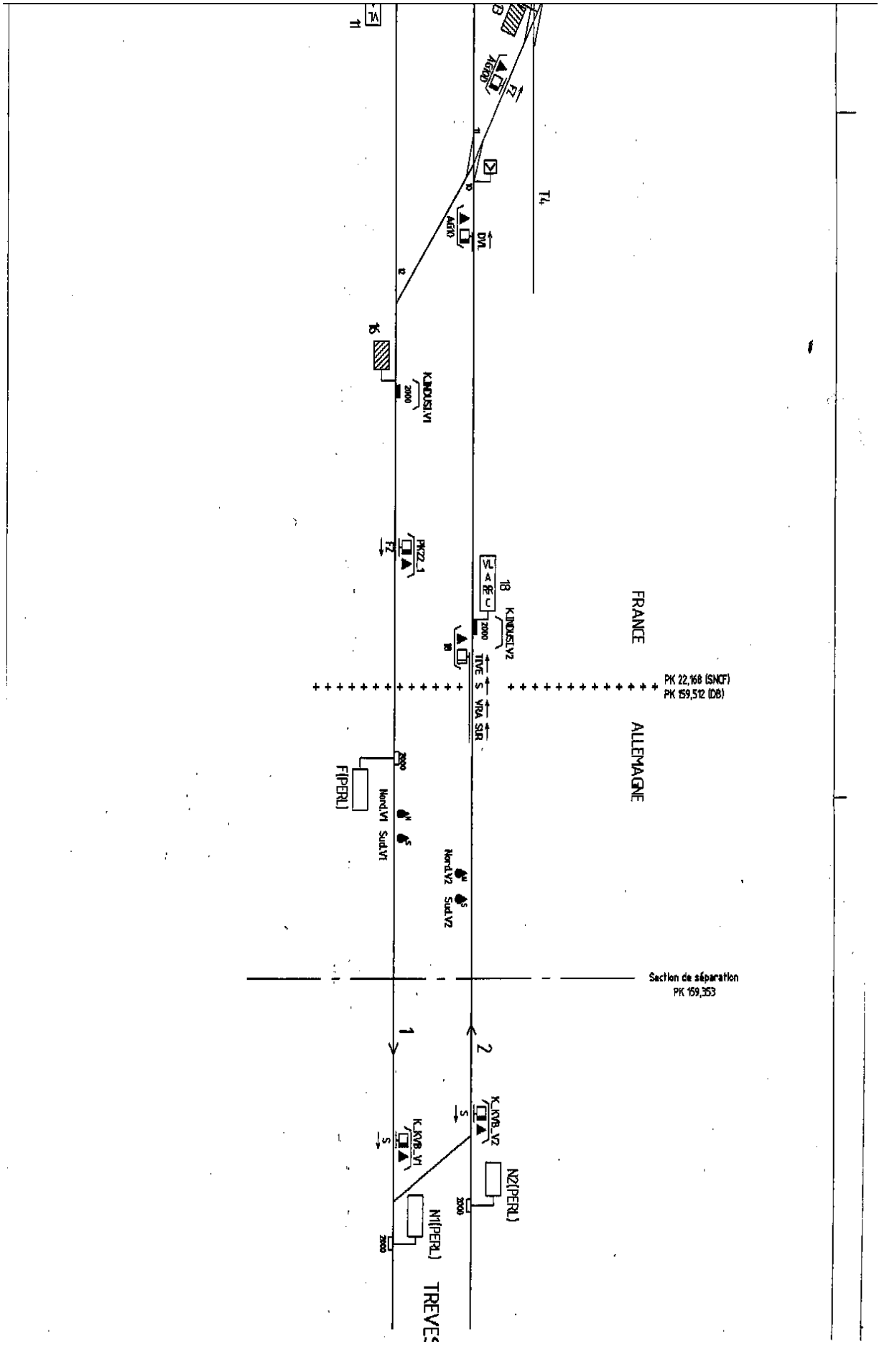
BLEIBT - FREI

ANNEXE 6

ANLAGE 6

SCHEMA DE KVB / PZB

SYSTEMWECHSEL KVB / PZB



ANNEXE 7

Anlage 7

Dispositions particulières concernant l'utilisation du GSM-R D par l'AC du Poste 2 de Apach.	Regelung über die Nutzung von GSM-R D durch den Fdl Poste 2 Apach
<p>Article 1 : Généralités</p> <p>L'Etablissement Infrastructure Circulation Lorraine et l'Etablissement de la DB Netz AG, Regionalbereich Mitte Produktionsdurchführung Koblenz, conviennent de la mise à disposition de l'agent circulation (AC) du Poste 2 de Apach par DB Netz AG d'une carte SIM allemande pour l'exploitation de la section frontière Apach - Perl. L'appareil avec la carte SIM allemande doit être utilisé selon les prescriptions communes suivantes.</p> <p>L'appareil doit être utilisé par l'AC pour:</p> <ul style="list-style-type: none">- communiquer avec les trains sur la partie allemande de la section frontière en cas de danger pour transmettre un message d'alerte. <p>L'appareil permet également à l'AC du Poste 2 de Apach de recevoir un appel d'urgence déclenché sur le réseau GSM-R D.</p>	<p>Abschnitt 1: Allgemeines</p> <p>Die Etablissement Infrastructure Circulation Lothringen der SNCF und die DB Netz AG, Regionalbereich Mitte Produktionsdurchführung Koblenz, vereinbaren, dass die DB Netz AG dem Fdl Poste 2 Apach eine deutsche SIM-Karte für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke Apach - Perl zur Verfügung stellt. Das Gerät mit der deutschen SIM-Karte ist gemäß den nachstehenden gemeinsamen Regeln zu benutzen.</p> <p>Das Gerät ist vom Fdl zu nutzen für:</p> <ul style="list-style-type: none">- für die Verständigung mit den Zügen auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke im Gefahrenfall zur Abgabe eines Nothaltauftrages. <p>Das Gerät dient außerdem der Unterrichtung des Fdl Apach Poste 2 über einen ausgelösten Notruf im Netz GSM-R D.</p>
<p>Article 2: Messages d'alerte en cas de danger</p> <p>En cas de danger sur la section frontière, l'alerte doit être donnée immédiatement par radio (GSM-R D) sous la forme suivante :</p> <p><i>„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Apach und Perl sofort anhalten. Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Apach und Perl sofort anhalten! Hier Fahrdienstleiter Apach Poste 2.“</i></p> <p>[Traduction pour information:</p>	<p>Abschnitt 2: Nothaltauftrag bei Betriebsgefahr</p> <p>Bei einer Betriebsgefahr auf der Grenzstrecke ist sofort ein Nothaltauftrag über Zugfunk (GSM-R D) mit folgendem Wortlaut zu geben:</p>

«Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Apach et Perl.

Je répète: Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Apach et Perl.

Ici AC Apach Poste 2»]

ou lorsque le danger n'impose l'arrêt que d'un seul train :

„Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten.

Ich wiederhole: Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten!

Hier Fahrdienstleiter Apach Poste 2. “

[Traduction pour information :

« Danger, arrêt immédiat du train n°... .

Je répète: Danger, arrêt immédiat du train n° Ici AC de Apach Poste 2»]

Si nécessaire, le message d'alerte peut être complété par une demande de coupure d'urgence sous la forme suivante.

oder wenn nur ein Zug angehalten werden soll:

Wenn es notwendig ist, kann der Nothaltauftrag um eine Aufforderung zur Ausschaltung der Oberleitung mit folgendem Wortlaut ergänzt werden:

„...und Oberleitung auf der Grenzstrecke Apach - Perl ausschalten.“

[Traduction pour information :

« ...et coupure d'urgence sur la section frontière Apach – Perl»]

Dès perception d'une alerte, les AC de Apach Poste 2 et de Perl prennent immédiatement les mesures prévues par leur réglementation pour arrêter et retenir les circulations.

L'AC qui constate ou est avisé de la disparition du motif qui a justifié l'alerte radio avise l'autre AC; après entente, chaque AC autorise ensuite la reprise de la circulation des trains sur son propre réseau.

Bei Eingang eines Nothaltauftrages treffen die Fdl Poste 2 Apach und Perl die notwendigen Maßnahmen entsprechend der für ihnen gültigen Vorschriften um Fahrten anzuhalten und zurück zu halten.

Der Fdl, der den Wegfall des Grundes für den Nothaltauftrag festgestellt oder mitgeteilt bekommen hat, verständigt den anderen Fdl, nach gegenseitiger Abstimmung nimmt jeder Fdl den Betrieb auf seinem Netz wieder auf.

<p>Article 3: Dérangement de l'appareil GSM-R</p> <p>En cas de dérangement, l'AC du Poste 2 n'a pas de mesure de sécurité particulière à prendre jusqu'au remplacement du poste ou de la carte SIM allemande. L'AC doit aviser le service technique de la SNCF (ASTI: Tél. 9113).</p> <p>Après intervention de l'ASTI, s'il s'avère que le dysfonctionnement provient d'une défaillance de la carte SIM, l'AC doit aviser le responsable GSM-R: DB Netz, responsable régional d'exploitation à Trèves Téléphone +49 (0)651 142-23910, IRTN/Basa 0049 (9)57-2391 pour provoquer le remplacement de la carte SIM. Le suivi du remplacement de la carte SIM est assuré par le DPX d'Apach.</p>	<p>Abschnitt 3: Störung des GSM-R-Geräts</p> <p>Bei einer Störung sind bis zum Ersatz des Geräts oder der deutschen SIM-Karte keine weiteren Sicherheitsmaßnahmen erforderlich für den Fdl Poste 2. Der Fdl muss den technischen Dienst der SNCF (ASTI) verständigen.</p> <p>Wenn die Untersuchung durch ASTI ergibt, dass die Funktionsstörung in einem Defekt der SIM-Karte begründet ist, muss der Fdl den GSM-R-Verantwortlichen verständigen: DB Netz, Bezirksleiter Betrieb Trier, Tel. +49 (0)651 142-2391, IRTN/Basa 0049 (9)57-2391, um den Austausch der SIM-Karte anzustoßen. Die Weiterverfolgung der Vertretung der SIM –Karte ist vom Leiter Apach ausgeführt.</p>
<p>Article 4: Enregistrement des conversations</p> <p>Toutes les conversations échangées par GSM-R sont enregistrées sur un support numérique.</p> <p>En cas d'incident ou d'accident, la SNCF peut demander une copie des enregistrements en s'adressant au Bezirksleiter Betrieb (Chef de Circonscription) à Francfort, qui est responsable pour l'AC de Perl: Thomas Ptockl, Tel. +49 (0) 69 265 19005, Mail: Thomas.Ptockl @deutschebahn.com.</p>	<p>Abschnitt 4: Aufzeichnung der Gespräche</p> <p>Alle Gespräche über GSM-R werden digital bei der DB Netz AG aufgezeichnet.</p> <p>Bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten oder Unfällen kann die SNCF eine Kopie der Aufzeichnungen anfordern über den Bezirksleiter Betrieb in Frankfurt, der für den Fdl Perl zuständig ist: H. Thomas Ptockl, Tel. +49 (0) 69 265 19005, Mail: Thomas.Ptockl @deutschebahn.com.</p>
<p>Article 5: Notice d'utilisation du GSM-R D</p> <p>DB Netz AG fournit la réglementation locale relative à l'utilisation du GSM-R D. SNCF Infra établit une notice d'utilisation EF 6 A en langue française à l'usage de l'AC de Apach Poste 2.</p>	<p>Abschnitt 5: Bedienungsanleitung für GSM-R D</p> <p>DB Netz AG stellt die örtliche Richtlinie für die Nutzung von GSM-R D zur Verfügung. SNCF Infra erstellt eine Bedienungsanleitung EF 6 A in französischer Sprache für den Fdl Apach Poste 2.</p>
<p>Article 6: Essai d'appel (d'urgence)</p> <p>(réf. 481.0205Z01 Article 6 paragraphe 2).</p> <p>Un essai d'appel (d'urgence) peut être réalisé sans annonce préalable.</p> <p>Cet essai est matérialisé par la mélodie propre aux appels d'urgence avec une durée d'environ 5 secondes.</p> <p>Puis l'appel se poursuit sous la forme suivante :</p>	<p>Abschnitt 6: Probedurchsage</p> <p>(Bezug 481.0205Z01 Abschnitt 6 Absatz 2).</p> <p>Es kann ohne vorherige Ankündigung eine Probedurchsage ausgelöst werden.</p> <p>Diese wird durch den Notruf-Signalton mit einer Länge von ca. 5 Sekunden eingeleitet.</p> <p>Anschließend wird die Durchsage mit folgendem Wortlaut durchgeführt:</p>

„Achtung Probedurchsage! Hier Fahrdienstleiter ..., Triebfahrzeugführer (Zugnummer) bitte Empfang der Durchsage bestätigen.“

[Traduction pour information:

Attention - essai d'appel. Ici AC de ...,
conducteur train ... (numéro) confirmez
la réception de cet appel, s. v. p.]

En cas de réception d'un tel essai, l'AC du Poste 2
n'a pas de mesures à prendre.

Tous les agents circulation de Apach Poste 2, qui
sont autorisés à transmettre un message d'alerte,
doivent effectuer cet essai une fois par an sous le
contrôle du cadre responsable de ces agents. Ainsi
le fonctionnement de la liaison d'appel d'urgence est
contrôlé (réf. 481.0205Z01 Article 6 paragraphe 1).

Durch den Fdl Poste 2 sind bei Empfang eines
solchen Proberufs keine Maßnahmen zu treffen.

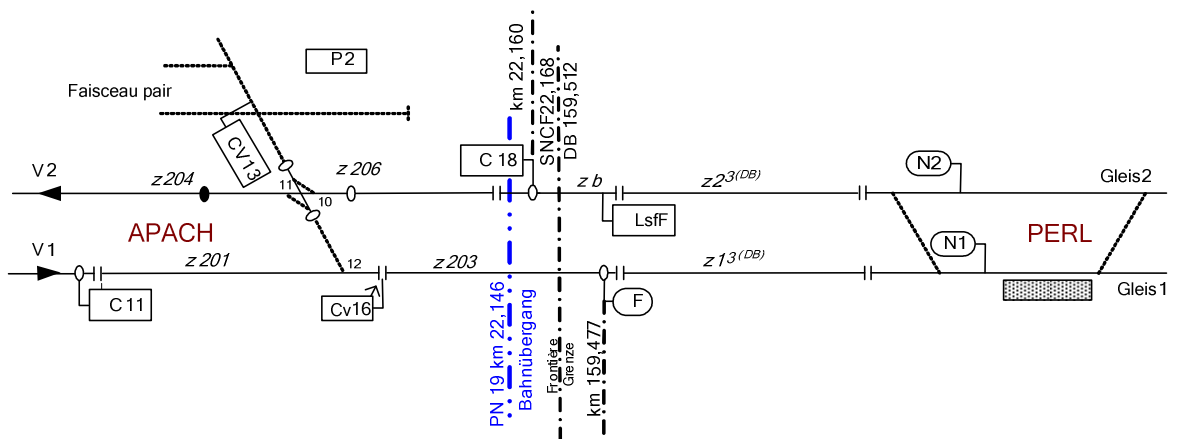
Alle Fdl in Apach Poste 2, die einen Nothaltauftrag
abgeben dürfen, müssen dies zum Beherrschen
von Gefahrensituationen mindestens einmal jährlich
unter Aufsicht der verantwortlichen Führungskraft
ausführen. Damit wird gleichzeitig die
Funktionsfähigkeit der Notrufverbindung überprüft
(Bezug 481.0205Z01 Abschnitt 6 Absatz 1).

Annexe 8

Anlage 8

Schéma de la section frontière

Skizze der Grenzstrecke



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

Abschnitt 53 Schriftliche Befehle DB – Bulletin C SNCF

1. Schriftliche Befehle DB für Triebfahrzeugführer und Bulletin C SNCF sind auf der Grenzstrecke auf zweisprachigen Vordrucken auszufertigen.
2. Alle Triebfahrzeuge, die die Grenzstrecke befahren, müssen mit zweisprachigen Befehlen ausgerüstet sein
3. Befehle DB und Bulletin C SNCF siehe Anlagen 3 a und 3 b.
4. Der Fahrdienstleiter Perl diktiert die Befehle.

*

