

<b>Signalordnung, Bahnbetrieb international</b>	<b>Grenzüberschreitende Bahnstrecken</b>
<b>Gemeinsame Regelung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf - Kehl, Auszug für EVU</b>	<b>302.6202Z01 Seite 1</b>

## 1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsame Regelung haben:

DB Netz AG  
Region Südwest  
Netz Freiburg  
Wilhelmstraße 1b  
D - 79098 Freiburg

und

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

## 2 Gemeinsame Regelung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke, Auszug für EVU

*siehe folgende Seiten*





# **Gemeinsame Regelung der Besonderheiten auf der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl**

**zwischen SNCF Réseau und DB Netz**

**Auszug für  
Eisenbahnverkehrsunternehmen**

**Deutsche Fassung**

**Version 01**

**Gültig ab  
13.12.2020**

**Geschäftsführende Stellen / Services responsables****DB Netz AG**

Regionalbereich Südwest  
 Produktionsdurchführung Freiburg  
 Wilhelmstr. 1b  
 D-79098 Freiburg

**SNCF Réseau**

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

<b>Verteiler Deutschland</b> <b>Distribution allemande</b>	<b>Verteiler Frankreich</b> <b>Distribution française</b>
---	--

<p><b>DB Netz Zentrale:</b>          Betriebsverfahren</p> <p><b>DB Netz RB Südwest:</b>          Ständiger Stellvertreter des          Eisenbahnbetriebsleiters</p> <p>Fahrplan/Kundenmanagement          BZ Karlsruhe</p> <p><b>DB Netz Produktionsdurchführung          Freiburg:</b>          Betrieb</p> <p>Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs-          oder Überwachungsaufgaben im          grenzüberschreitenden Verkehr mit der          SNCF</p> <p><b>Eisenbahn-Bundesamt (EBA)</b>  <b>EVU</b>, die die Strecke befahren</p>	<p><b>SNCF Réseau :</b></p> <p><b>EPSF : Direction Référentiels</b></p> <p><b>EF circulant sur la section frontière          susnommé</b></p>
--	---

## Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Eingearbeitet (Nz.)

## Berichtigungen

Nummer	Datum

DB Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Freiburg Wilhelmstr. 1b D-79098 Freiburg	SNCF Réseau Etablissement Infrastructure Circulation 22, place de la gare F-67000 Strasbourg
---	---

**Freiburg, den**

**Strasbourg, le :**

gez. i. V. Becker

Pascal Meyer (rédacteur)

.....

.....

gez. i. A. Krüger

Sébastien Erb (vérificateur)

.....

.....

Cyricl Cuenot (approbateur)

.....

## Inhalt

<b>1</b>	<b>ALLGEMEINES .....</b>	<b>6</b>
1.1	Außer Kraft tretende oder ersetzte Dokumente .....	6
1.2	Inhalt und grundsätzliche Regelungen.....	6
1.3	Sprachregelung und sicherheitsrelevante Kommunikation .....	6
1.3.1	Sicherheitsrelevante Kommunikation .....	6
1.4	Beschreibung der Grenzstrecke .....	7
1.4.1	Umfang der Grenzstrecke .....	7
1.4.2	Betrieb.....	7
1.4.3	Einrichtungen .....	8
1.4.3.1	Einrichtungen von DB Netz auf französischem Staatsgebiet .....	8
1.4.4	Zugsicherungssysteme, GSM-R und Oberleitung.....	8
1.4.4.1	Umschaltung der fahrzeugseitigen Zugsicherungssysteme .....	8
1.4.4.2	Zugfunk (GSM-R).....	8
1.4.4.3	Elektrischer Zugbetrieb .....	8
1.5	Trassenmanagement .....	10
1.5.1	Grundsätze .....	10
1.5.2	Trassenanmeldung .....	10
1.5.3	Kapazitätseinschränkung .....	10
1.5.4	Nichtnutzung einer Trasse.....	10
1.5.5	Fahrplanunterlagen .....	10
1.6	Ständige Änderung der Signalisierung .....	10
1.7	Vorübergehende Langsamfahrstellen.....	11
1.7.1	Geplante Langsamfahrstellen.....	11
1.7.2	Unvorhergesehene Langsamfahrstellen .....	11
1.7.3	Kennzeichnung der vorübergehende Langsamfahrstellen .....	11
<b>2</b>	<b>Fahrdienst .....</b>	<b>12</b>
2.1	Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge .....	12
2.2	Schlussignale an Zügen .....	12
2.3	Besonderheiten in der betrieblichen Durchführung der Zugfahrten aufgrund technischer Einrichtungen.....	12
2.4	Anhalten der Züge bei Gefahr .....	12
2.5	Sicherung eines Tf während der Untersuchung seines Zuges .....	13
2.6	Verminderter Reibwert .....	13
2.7	Schriftliche Befehle.....	13
2.7.1	Vorbeifahrt an den Signalen C50 bis Cv53.....	13

---

2.8	Rangieren .....	14
2.8.1	Rangieren auf Seite Kehl und Strasbourg-Neudorf.....	14
2.8.2	Besonderheit.....	14
2.9	Außergewöhnliche Transporte (aT).....	14
2.9.1	Grundsätze .....	14
2.9.2	Einstellungsgenehmigung für aT .....	15
2.10	Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft .....	15
2.11	Hilfeleistung.....	16
2.11.1	Grundsätze .....	16
2.11.2	Zuführen einer Hilfeleistung vom rückgelegenen Bahnhof.....	16
2.11.2.1	Rückkehr der Sperrfahrt mit dem liegengebliebenen Zug in den rückgelegenen Bahnhof.....	17
2.11.2.2	Schieben des liegengebliebenen Zuges.....	17
2.11.3	Zuführen einer Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof.....	17
2.12	Maßnahmen vor Ablassen einer Zugfahrt bei ausgeschalteter Oberleitung.....	18
2.13	Störung der Sicherungstechnik oder der Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung .....	18
<b>Annexe 1 / Anlage 1</b>	.....	<b>19</b>
	Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl .....	19
	Schéma de la section frontière Strasbourg-Neudorf/Kehl.....	19
<b>Annexe 2 / Anlage 2</b>	.....	<b>22</b>
	Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl mit Eurobalisen .....	22
	Plan de la section frontière Strasbourg Neudorf – Kehl avec les Eurobalises .....	22
<b>Annexe 3 / Anlage 3</b>	.....	<b>26</b>
	Réservé / bleibt frei.....	26
<b>Annexe 4 / Anlage 4</b>	.....	<b>27</b>
	Zweisprachiger Befehl / Ordre bilingue .....	27

---

---

# 1 ALLGEMEINES

---

## 1.1 Außer Kraft tretende oder ersetzte Dokumente

Im Bereich DB Netz ersetzt dieses Dokument die gemeinsame Regelung über die örtlichen Besonderheiten vom 07.09.2015.

Im Bereich SNCF Réseau ersetzt dieses Dokument das Dokument AL-CE-SE 00-A-01 n° 13 vom 24.09.2015.

## 1.2 Inhalt und grundsätzliche Regelungen

Dieses Dokument, gemeinsam herausgegeben von DB Netz und SNCF Réseau, bestimmt die durch die EVU auf der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl zu beachtenden Regelungen.

Im Regel- und Störfall ist das Regelwerk desjenigen EIU anzuwenden, auf dessen Gebiet sich der entsprechende Zug befindet, es sei denn, in diesem Dokument sind besondere Regelungen aufgeführt.

Die EVU müssen, um auf der Grenzstrecke verkehren zu können, die Zugangsbedingungen von DB Netz und SNCF Réseau beachten.

Die Fahrzeuge müssen über die Ausrüstungen verfügen, die den technischen Einrichtungen auf der Grenzstrecke entsprechen.

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

## 1.3 Sprachregelung und sicherheitsrelevante Kommunikation

Die Betriebssprachen auf der Grenzstrecke sind:

mit dem Fdl Strasbourg-Neudorf: Französisch oder Deutsch

Mit dem Fdl Kehl: ausschließlich Deutsch

### 1.3.1 Sicherheitsrelevante Kommunikation

---

**Die sicherheitsrelevanten Meldungen mit festem Wortlaut (frz. Dépêches) sind in der vorliegenden Regelung mit einem grauen Kasten hinterlegt.**

Die anderen sicherheitsrelevanten Meldungen sind in der vorliegenden Regelung mit einem weißen Kasten hinterlegt.



## 1.4 Beschreibung der Grenzstrecke

### 1.4.1 Umfang der Grenzstrecke

---

Die geographischen Grenzen der Grenzstrecke sind:

- auf Seiten der DB Netz die Signale N101, N103, N104 und N121 bis N124 des Grenzbahnhofs Kehl,
- auf Seiten von SNCF Réseau die Hauptsignale C50 und C52 des Grenzbahnhofs Strasbourg-Neudorf.

Die Staatsgrenze befindet sich in Rheinmitte in:

- km 7,737 (Kilometrierung SNCF Réseau)
- km 13,900 (Kilometrierung DB Netz).

Die jeweiligen Streckenkilometrierungen der Netze enden an diesem Punkt.

Die Kilometrierung der DB-Strecke 4260 beginnt in Appenweier und steigt bis zur Staatsgrenze.

Ab dort beginnt die Kilometrierung der SNCF-Réseau-Strecke 142000, diese fällt in Richtung nach Frankreich.

### 1.4.2 Betrieb

---

Die Grenzstrecke ist eine elektrifizierte zweigleisige Strecke und wird im Gleiswechselbetrieb betrieben.

Die Abstandshaltung wird durch einen Selbstblock sichergestellt.

Es wird in der Regel rechts gefahren.

- Gleis 1 = Gleis Strasbourg-Neudorf – Kehl,
- Gleis 2 = Gleis Kehl – Strasbourg-Neudorf.

Züge der Fahrtrichtung Strasbourg-Neudorf – Kehl, die im Bf Kehl in die Gleise 21 – 24 fahren sollen, befahren ab Strasbourg-Neudorf das linke Gleis (Gleis 2).

Fahrten in das Gegengleis erfolgen gemäß der Regelungen des jeweiligen EIU.

Fahrten von Kehl nach Gleis 1 (Strasbourg-Neudorf – Kehl) erhalten das Signal Zs 6.

Der Fahrdienst im Bahnhof Strasbourg-Neudorf wird von einem Fdl im Stellwerk 1 Neudorf geleitet.

Der Bahnhof Kehl wird vom Fdl Kehl aus der BZ Karlsruhe ferngesteuert.

Der Fahrdienst ist durchgehend sichergestellt.

---

## 1.4.3 Einrichtungen

---

Der Plan der Grenzstrecke in Anlage 1 der vorliegenden Regelung enthält die Anlagen der Grenzstrecke.

### 1.4.3.1 Einrichtungen von DB Netz auf französischem Staatsgebiet

Folgende Einrichtungen der DB Netz AG befinden sich auf französischem Staatsgebiet:

- Einfahrsignale F100 und FF100 mit 2000/1000 Hz PZB-Magneten und Achszähler in km 7,702
- 500 Hz PZB-Magnete in km 7,451
- Einfahrvorsignalwiederholer VWf100 und VWff100 mit Signal Lf 6 in km 7,402
- die 2000 Hz-Prüfmagnete zur Geschwindigkeitsüberwachung in km 7,302 Gleis 1 und 2
- die 2000 Hz-Prüfmagnete in km 6,990 (Gleis 1) und km 7,010 (Gleis 2)

Im Zusammenhang mit diesen Einrichtungen ist das Regelwerk der DB Netz AG anzuwenden.

---

## 1.4.4 Zugsicherungssysteme, GSM-R und Oberleitung

---

### 1.4.4.1 Umschaltung der fahrzeugseitigen Zugsicherungssysteme

Für die nicht mit ETCS ausgerüsteten Züge verfügt die Grenzstrecke an zwei Umschaltstellen über ein System zum Umschalten der Betriebsleit- und Sicherheitssysteme (Umschalten PZB / KVB) durch INTEGRA-Balisen.

Bei Zügen, die mit ETCS ausgestattet sind, erfolgt die Systemumschaltung automatisch mit dem Passieren der Balisen.

In dem Plan gemäß Anlage 2 der vorliegenden Regelung sind die Eurobalisen dargestellt.

### 1.4.4.2 Zugfunk (GSM-R)

Die Grenzstrecke ist mit Zugfunk GSM-R ausgerüstet.

Die Umschaltung von GSM-R (F), Kanal 4 nach GSM-R (D) (Fahrtrichtung Strasbourg-Neudorf – Kehl) und die Umschaltung von GSM-R (D) nach GSM-R (F), Kanal 4 (Fahrtrichtung Kehl – Strasbourg-Neudorf) erfolgt auf französischem Gebiet in km 7,577.

Der Umschaltpunkt ist örtlich durch entsprechende Hinweistafeln gekennzeichnet.

### 1.4.4.3 Elektrischer Zugbetrieb

Die Strecke Kehl – Strasbourg-Neudorf wird elektrisch mit Oberleitung betrieben.

Die Oberleitung der DB Netz wird mit 15 kV Wechselspannung, 16,7 Hertz, betrieben und von der Zentralschaltstelle (Zes) Karlsruhe aus gesteuert.

Die Oberleitung der SNCF Réseau wird mit 25 kV Wechselspannung, 50 Hertz betrieben und vom Central Sous Stations (CSS) Pagny-sur-Moselle aus gesteuert.

Die Schutzstrecke ist mit französischen Signalen gekennzeichnet und erstreckt sich von km 6,990 bis km 7,255.

**Hinweise:**

- Die Ankündigung „Bügel senken“ für die Fahrtrichtung Kehl – Strasbourg-Neudorf, die sich im Bf Kehl in km 13,755 befindet, ist mit DB-Signalen gekennzeichnet.
- Da die Schutzstrecke nicht mit elektrischer Energie versorgt wird, kann ein elektrisch angetriebener Zug mit gehobenem Stromabnehmer, der wegen einer zu schwachen Schwungfahrt zum Halten kommt, diesen Bereich nicht aus eigener Kraft wieder verlassen.

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

Zugfahrten auf der Grenzstrecke bei ausgeschalteter Oberleitung sind nur gestattet, wenn keine Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer mitgeführt werden.

---

## 1.5 Trassenmanagement

### 1.5.1 Grundsätze

---

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

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

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

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

Auf der Grenzstrecke wird nach französischen Fahrplanunterlagen gefahren.

### 1.5.2 Trassenanmeldung

---

Bezüglich Trassenanmeldung, Trassenbearbeitung und Vertragsschluss/Trassenzuteilung gelten die jeweils aktuellen Bestimmungen der SNB der DB Netz AG bzw. des DRR von SNCF Réseau, die im Internet veröffentlicht sind.

### 1.5.3 Kapazitätseinschränkung

---

Wenn Trassen aus betrieblichen Gründen auf der Grenzstrecke ad hoc geändert oder gestrichen werden sollen, stimmen sich COGC AL und die BZ Karlsruhe ab, um mit dem oder den betroffenen EVU eine Lösung zu finden, die die Durchführung der Zugfahrten erlaubt.

### 1.5.4 Nichtnutzung einer Trasse

---

Wird eine Trasse auf der Grenzstrecke nicht genutzt, müssen COGC AL und BZ Karlsruhe von den EVU verständigt werden.

### 1.5.5 Fahrplanunterlagen

---

SNCF Réseau ist für die Erarbeitung der Fahrplanunterlagen (RT = Renseignements Techniques) auf der Grenzstrecke zuständig.

## 1.6 Ständige Änderung der Signalisierung

Die EVU werden für beide Fahrtrichtungen über ständige Änderungen der Signalisierung bis zur Übernahme in die jeweiligen Unterlagen auf der Grenzstrecke unterrichtet:

- von SNCF Réseau mit ARTIC,
- von DB Netz mit La.

---

## 1.7 Vorübergehende Langsamfahrstellen

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

### 1.7.1 Geplante Langsamfahrstellen

---

Die EVU werden über die geplanten vorübergehenden Langsamfahrstellen auf dem deutschen Abschnitt durch die La unterrichtet.

Die EVU werden über die geplanten vorübergehenden Langsamfahrstellen auf dem französischen Abschnitt durch ARTIC unterrichtet.

### 1.7.2 Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

---

Fdl Kehl und Fdl Strasbourg-Neudorf verständigen die Triebfahrzeugführer mit zweisprachigem Befehl 12 (s. Anlage 4 der vorliegenden Regelung).

### 1.7.3 Kennzeichnung der vorübergehenden Langsamfahrstellen

---

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

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

Vorübergehende Langsamfahrstellen, die auf deutschem und französischem Gebiet liegen, werden je nach Fahrtrichtung mit deutschen Signalen oder mit französischen Signalen ausgerüstet.

## 2 Fahrdienst

### 2.1 Zuglänge

Die maximale Zuglänge auf der Grenzstrecke beträgt 740 m, einschließlich Lokomotive(n).

### 2.2 Schlusssignale an Zügen

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

- zwei rote Lichter oder
- zwei Schlusslaternen.

Verantwortlich für die Zugschlusssignale ist das jeweilige EVU.

### 2.3 Besonderheiten in der betrieblichen Durchführung der Zugfahrten aufgrund technischer Einrichtungen

Um ein Anhalten eines Zuges mit gehobenem Stromabnehmer in der Schutzstrecke zu vermeiden, darf diesen Zügen nicht erlaubt werden, auf Sicht zu fahren.

Befehle mit Angabe einer Geschwindigkeit unter 30 km/h müssen diese Besonderheit berücksichtigen und dürfen nur erteilt werden, wenn sie nicht das Anhalten des Zuges mit gehobenem Stromabnehmer in der Schutzstrecke zur Folge haben. Der Tf ist verpflichtet, die Annahme des Befehls abzulehnen, wenn er dies nicht sicher stellen kann.

### 2.4 Anhalten der Züge bei Gefahr

1) Die drohende Gefahr ist sofort dem Fdl Kehl oder Strasbourg-Neudorf zu melden. Die Meldung wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

*„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Kehl und Strasbourg-Neudorf sofort anhalten!“*

*Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Kehl und Strasbourg-Neudorf sofort anhalten!“*

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

Der Nothaltauftrag wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

*„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Kehl und Strasbourg Neudorf sofort anhalten!“*

*Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen und in den Bahnhöfen Kehl und Strasbourg Neudorf sofort anhalten!“*

*Hier (Fahrdienstleiter Kehl / Strasbourg Neudorf / COGC AL / Disponent Karlsruhe).“*

## 2.5 Sicherung durch Tf während der Untersuchung seines Zuges

Sieht sich ein Tf sich veranlasst, für die Untersuchung seines Zuges Sicherungsmaßnahmen für das Nachbargleis zu beantragen, wird das Gleis von den Fdl nach vorheriger Abstimmung gesperrt.

**Auf dem französischen Teil der Grenzstrecke** wird die Gleissperrung dem Tf mit dem Befehl 14 mit folgendem Wortlaut bekannt gegeben:

« *Fermeture de la voie n° ... de ... à ... réalisée* »

oder

„*Gleis Nr ... von ... nach ... gesperrt.*“

**Auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke** wird die Gleissperrung dem Tf mit folgendem Wortlaut bekannt gegeben:

„*Gleis Nr ... von ... nach ... gesperrt.*“

## 2.6 Verminderter Reibwert

Wird auf dem französischen Teil der Grenzstrecke ein verminderter Reibwert gemeldet, begrenzen die Fdl die Geschwindigkeit der Züge zwischen km ... und km ... (vom Tf gemeldeter Abschnitt) auf 50 km/h.

Befehl 12 und 14 - Grund Schmierfilm / enrayage.

## 2.7 Schriftliche Befehle

Schriftliche Befehle auf der Grenzstrecke werden mit Hilfe des Befehlsvordrucks (zweisprachiger Befehl) gemäß Anlage 4 der vorliegenden Regelung erteilt.

Der Befehl wird verwendet, um den EVU Anweisungen zu erteilen, außer für die Vorbeifahrt an den Hauptsignalen gemäß Punkt 2.7.1 der vorliegenden Regelung.

### 2.7.1 Vorbeifahrt an den Signalen C50 bis Cv53

Die Vorbeifahrt an den Signalen C50, C51, C52 und Cv53 wird mit den jeweils gültigen Formularen für das französische Netz zugelassen.

Hinweis: Das Formular CBA darf Fahrten mit gehobenem Stromabnehmer für die Vorbeifahrt an den Signalen C51 und Cv53 nicht übermittelt werden.

## 2.8 Rangieren

### 2.8.1 Rangieren auf Seite Kehl und Strasbourg-Neudorf

---

Mit Zustimmung des jeweils zuständigen Fdl kann auf die freie Strecke rangiert werden.

### 2.8.2 Besonderheit

---

Wenn es wahrscheinlich ist, dass die Rangierfahrt die Schutzstrecke befährt, muss sichergestellt sein, dass sie ohne gehobenen Stromabnehmer fährt.

## 2.9 Außergewöhnliche Transporte (aT)

### 2.9.1 Grundsätze

---

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

- ein **ATE**, herausgegeben vom BTE von SNCF Réseau, das die Bedingungen für das Verkehren auf dem französischen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält,
- eine **Bza**, herausgegeben vom Team außergewöhnliche Transporte (TaT) der DB Netz RB Südwest, die die Bedingungen für das Verkehren auf dem deutschen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält.

**Ein aT, der auf der Grenzstrecke verkehrt, darf erst mit einem Zug befördert werden, wenn für ihn vorliegen:**

- von Seiten von DB Netz eine Beförderungsanordnung (Befo) für die Züge des Netzfahrplans oder eine Fahrplananordnung (Fplo) für die Züge des Gelegenheitsfahrplans
- von Seiten von SNCF Réseau eine „Autorisation d’Incorporation d’un Transport Exceptionnel“ (Einstellungsgenehmigung für einen außergewöhnlichen Transport).

**Die Befo/Fplo und das ATE enthalten:**

- die Bza-Nr. von DB Netz und die ATE-Nr. von SNCF Réseau,
- den Verkehrstag,
- den zu benutzenden Zug,
- die Bedingungen (Einschränkungen) für das Verkehren auf dem deutschen (Befo/Fplo) / französischen (ATE) Teil der Grenzstrecke.



## 2.9.2 Durchführung von aT

DB Netz und SNCF Réseau informieren die EVU über die Einschränkungen in Verbindung mit dem aT.

### **Auf dem französischen Netz**

- EVU macht eine Einstellungsanfrage an COGC AL
- COGC AL genehmigt dem EVU die Einstellung des aT

### **Auf dem deutschen Netz**

Die Befo oder Fplo umfasst alle notwendigen Angaben und gilt bis zur Staatsgrenze.

## 2.10 Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft

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

Die Zustimmung zum Zurücksetzen wird vom Fdl des rückgelegenen Bahnhofs durch zweisprachigen Befehl 14 erteilt mit folgendem (deutschen oder französischen) Wortlaut:

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

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

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

## 2.11 Hilfeleistung

### 2.11.1 Grundsätze

---

Hilfe wird vom Triebfahrzeugführer über Fernsprecher, Zugfunk, durch Boten oder andere geeignete Mittel unter Nennung des Standorts, der Zuglänge, der Tonnage und des Grundes angefordert.

Der Triebfahrzeugführer darf nun ohne die Zustimmung des Fdl Kehl oder des Fdl Strasbourg-Neudorf nicht mehr weiterfahren.

Die Fdl und die Triebfahrzeugführer informieren sich gegenseitig und stimmen die erforderlichen Maßnahmen zur Hilfeleistung *im Einvernehmen mit den Disponenten in der BZ Karlsruhe und im COGC Alsace* - ab, die in Deutschland oder in Frankreich benötigt wird.

Die Hilfeleistung wird je nach Erfordernis erbracht von:

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

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

Die Hilfeleistung darf aus Richtung Frankreich nur mit Fahrzeugen ohne gehobenen Stromabnehmer erfolgen.

Aus Richtung Deutschland darf die Hilfeleistung nur mit einem Fahrzeug mit gehobenem Stromabnehmer erbracht werden, wenn die Sperrfahrt die Schutzstrecke nicht erreicht. Muss die Schutzstrecke befahren werden, darf die Hilfeleistung nicht mit einem Fahrzeug mit gehobenem Stromabnehmer erbracht werden.

Das Zuführen einer Hilfeleistung vom rückgelegenen Bahnhof erfolgt gemäß Abschnitt 2.11.2 der vorliegenden Regelung.

Das Zuführen einer Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof erfolgt gemäß Abschnitt 2.11.3 der vorliegenden Regelung.

### 2.11.2 Zuführen einer Hilfeleistung vom rückgelegenen Bahnhof

---

Die Sperrfahrt erhält bei der Zuführung

- vom Bf Kehl den zweisprachigen Befehl 2, 12 (Fahren auf Sicht mit höchstens 30 km/h, Grund Nr. 2) und 14 gemäß Punkt 2.11.2.1.oder 2.11.2.2 der vorliegenden Regelung,
- vom Bf Strasbourg-Neudorf den zweisprachigen Befehl 14 gemäß Punkt 2.11.2.1 oder 2.11.2.2 der vorliegenden Regelung.

### 2.11.2.1 Rückkehr der Sperrfahrt mit dem liegengebliebenen Zug in den rückgelegenen Bahnhof

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

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

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

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

### 2.11.2.2 Schieben des liegengebliebenen Zuges

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erteilt den zweisprachigen Befehl 14 mit folgendem deutschen oder französischen Wortlaut:

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

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

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

### 2.11.3 Zuführen einer Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof

**Das Zuführen einer Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof mit anschließendem Schieben des liegengebliebenen Zuges in den rückgelegenen Bahnhof ist verboten.**

**Die Sperrfahrt erhält bei der Zuführung vom Bf Kehl** den zweisprachigen Befehl 2, 12 (Fahren auf Sicht mit höchstens 30 km/h, Grund 2) und 14 mit folgendem Wortlaut:

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

**Die Sperrfahrt erhält bei der Zuführung vom Bf Strasbourg-Neudorf** den zweisprachigen Befehl 14 mit folgendem deutschen oder französischen Wortlaut:

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

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

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

## 2.12 Maßnahmen vor Ablassen einer Zugfahrt bei ausgeschalteter Oberleitung

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

Vor dem Zulassen einer Zugfahrt bei ausgeschalteter Oberleitung gelten folgende Bedingungen:

Der Fdl

- hält den Zug an,
- befragt den Tf.

Der Tf bestätigt dem zuständigen Fdl, dass es sich um einen Zug ohne Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer handelt mit folgendem Wortlaut:

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

*(« Train n° ... ne comporte pas de véhicule ayant un pantographe levé. »)*

Der zuständige Fdl darf den Zug erst ablassen, nachdem er diese Meldung erhalten hat.

## 2.13 Störung der Sicherungstechnik oder der Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung

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

Jedes EVU trifft die für das jeweilige Netz vorgesehenen Maßnahmen.

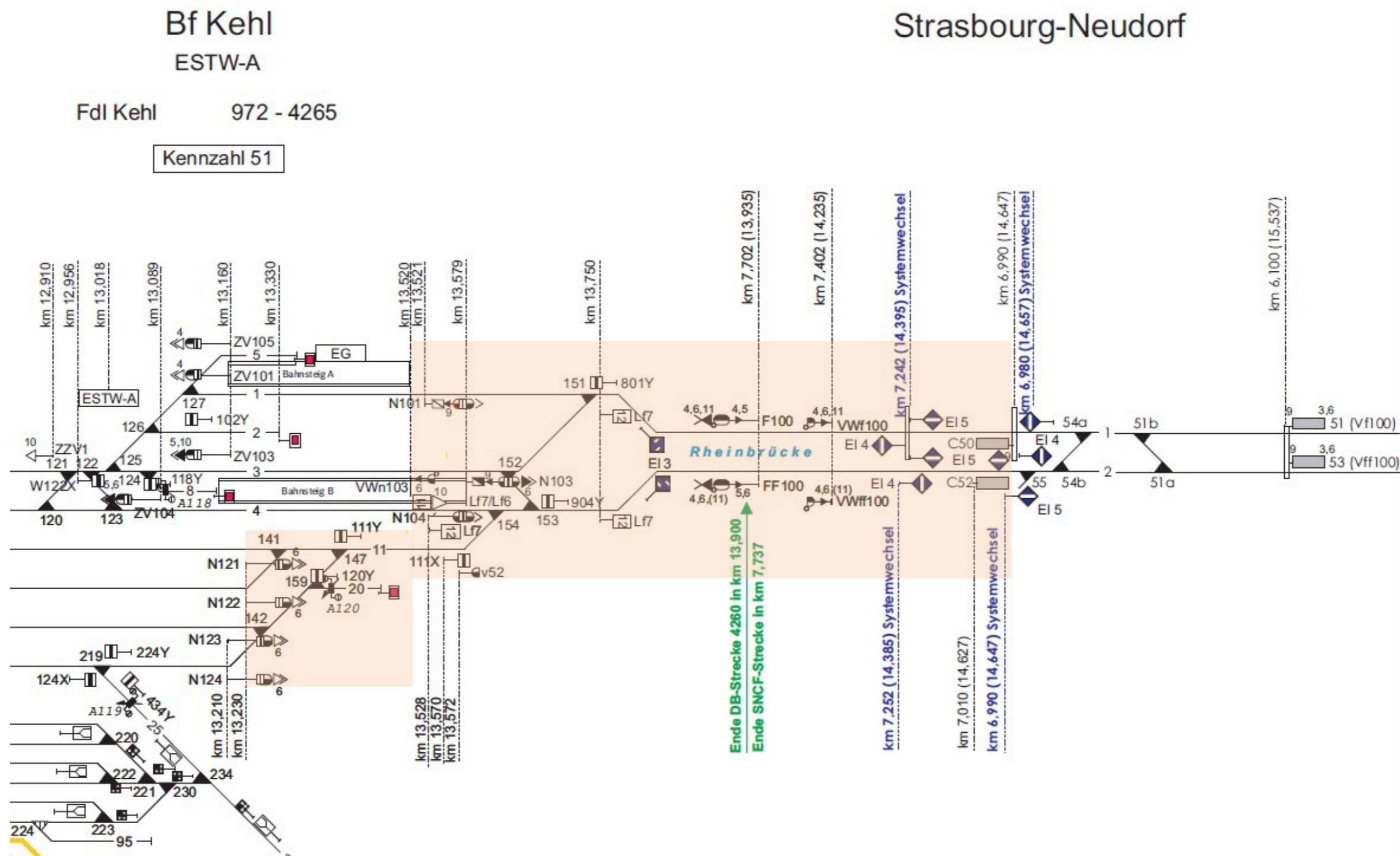
## Annexe 1 / Anlage 1

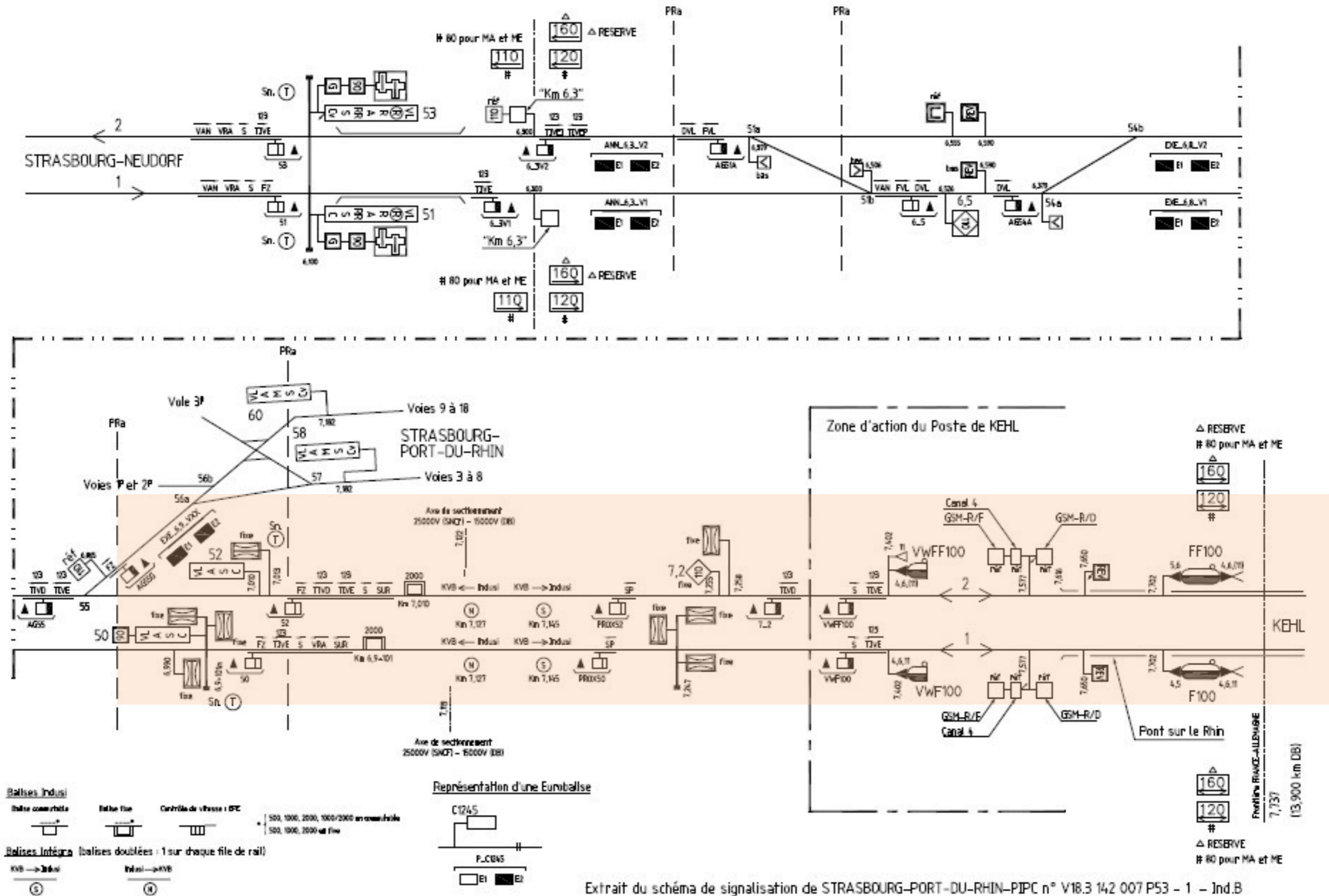
---

Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl

Schéma de la section frontière Strasbourg-Neudorf/Kehl

Etendue de la section frontiere  
Ausdehnung der Grenzstrecke





## Annexe 2 / Anlage 2

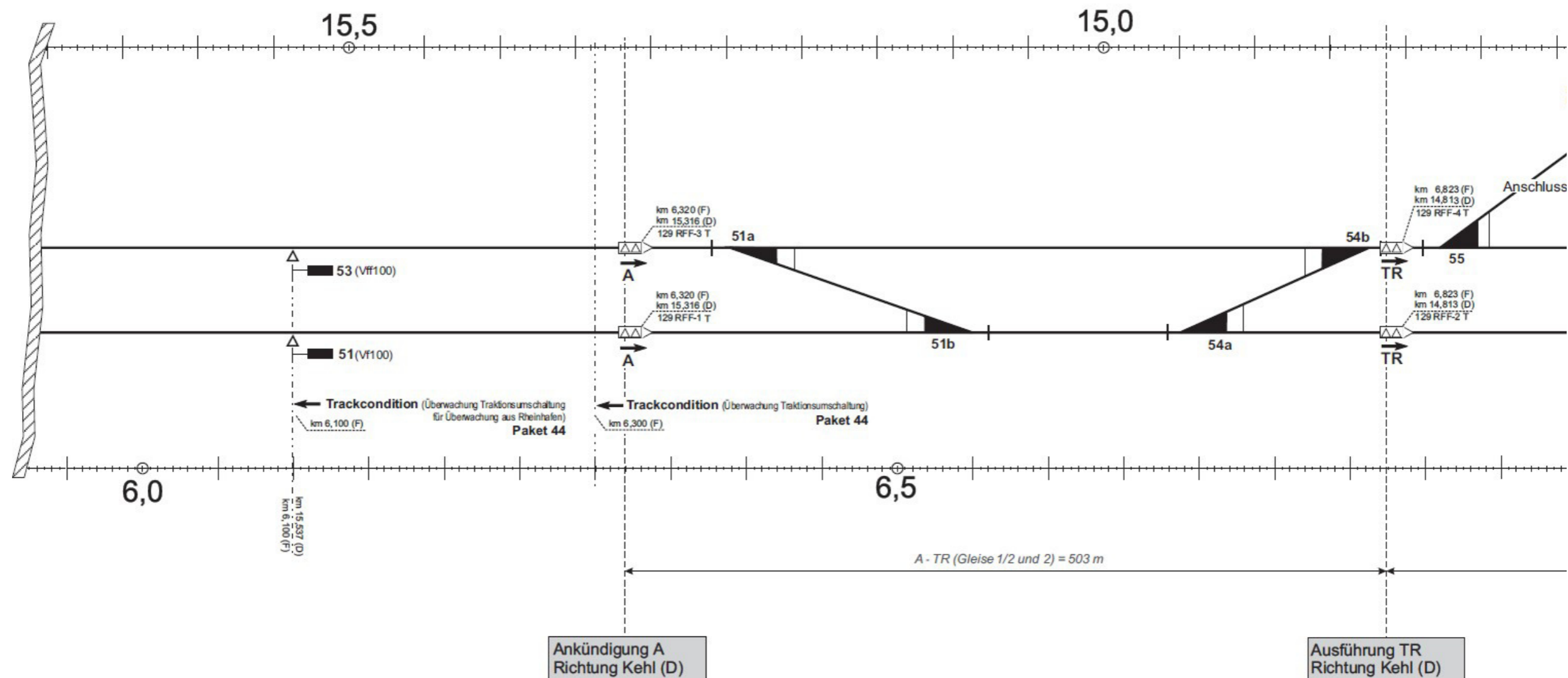
Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl mit Eurobalisen

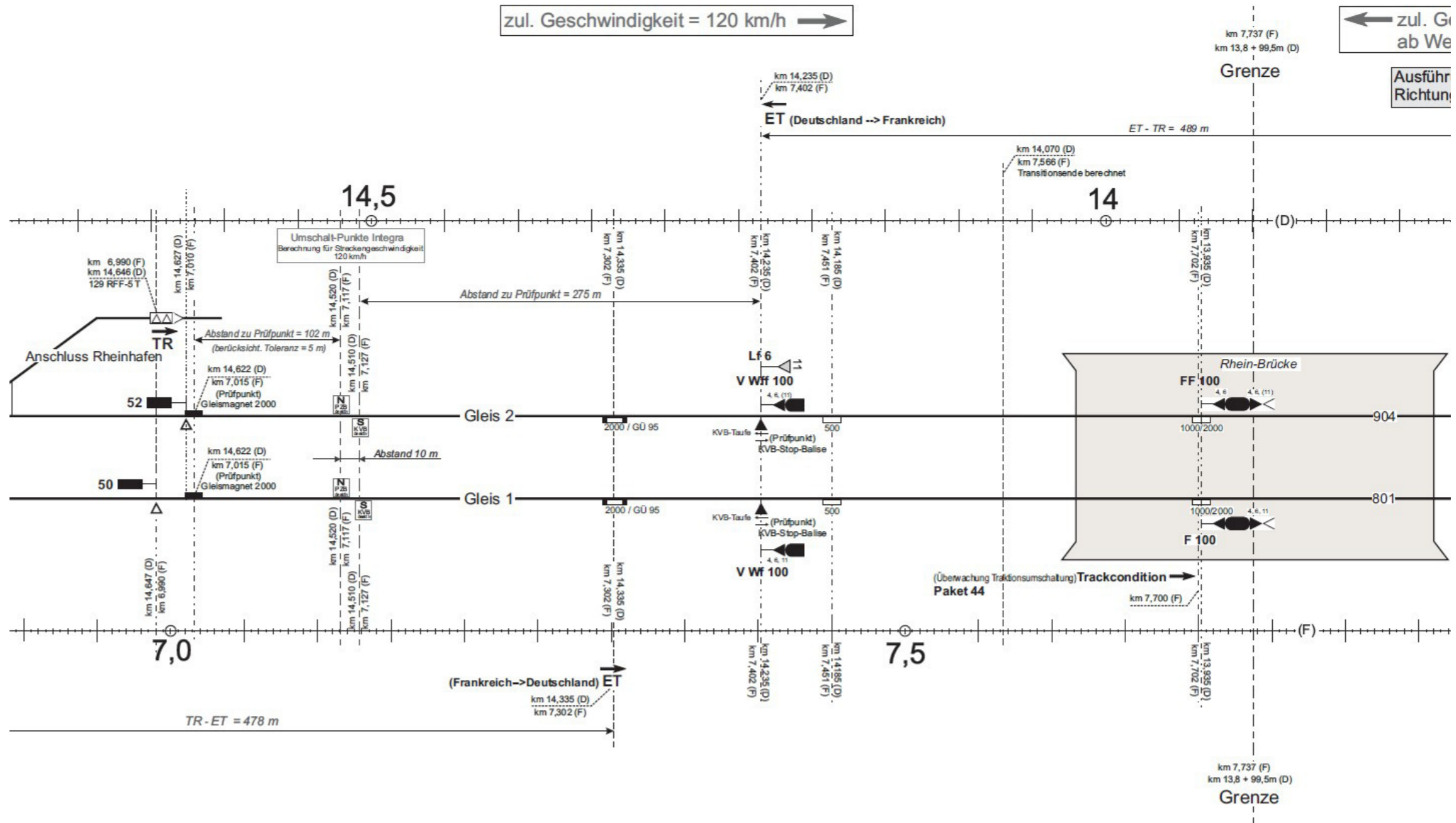
Plan de la section frontière Strasbourg Neudorf – Kehl avec les Eurobalises

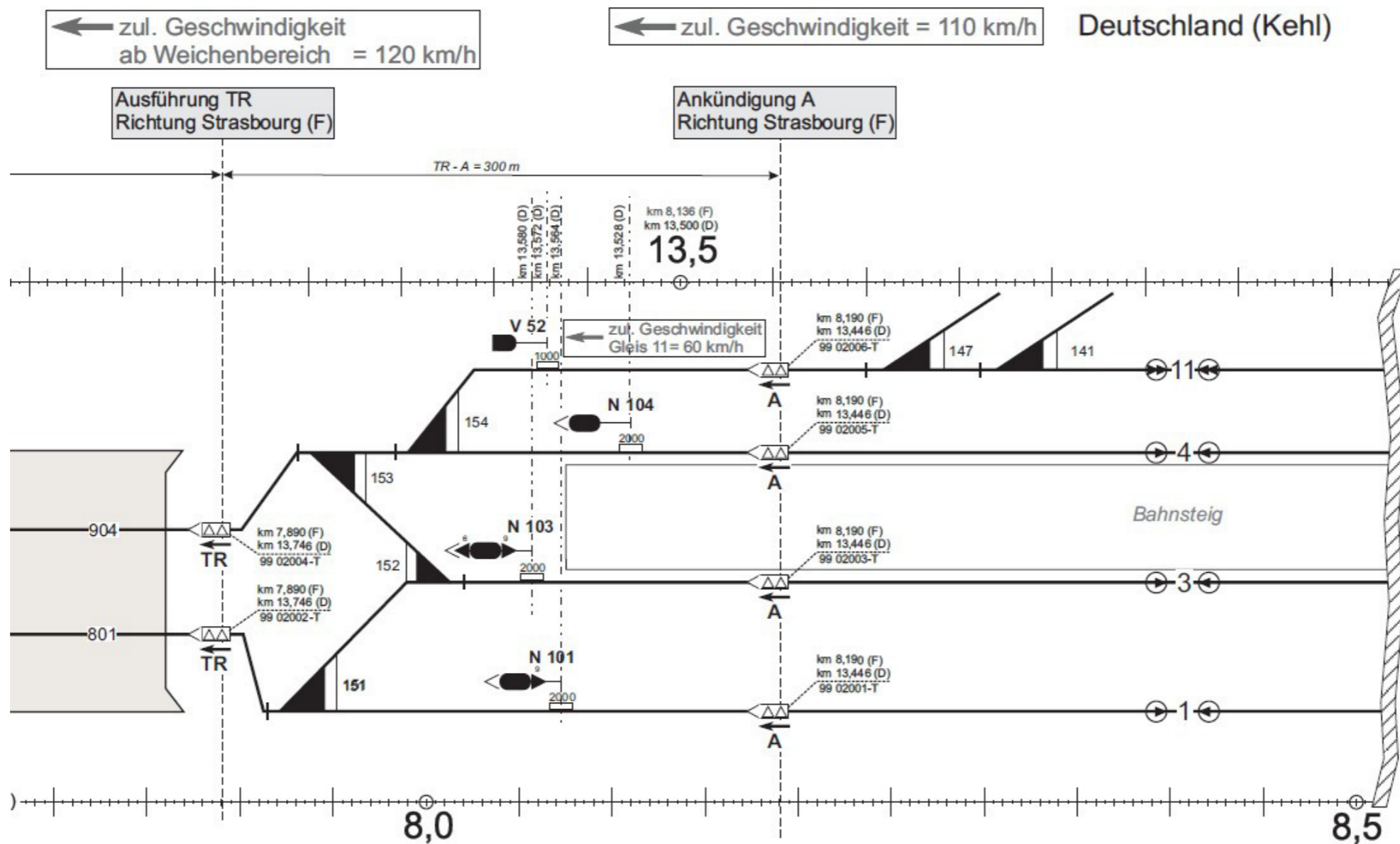
Glossar	Glossaire
Zul. Geschwindigkeit (ab Weichenbereich)	Vitesse limite (à partir de la zone d'aiguilles)
Überwachung Traktionsumschaltung	Vérification de la commutation du système sol-train
Ankündigung	Avertissement
Richtung	Direction
Ausführung	Exécution
Gleis	Voie
Umschaltpunkt Integra	Point de commutation Integra
Anschluss Rheinhafen	Accès port du Rhin
Abstand zu Prüfpunkt	Distance du point de vérification
Prüfpunkt Gleismagnet 2000 Hz	Point de vérification balise 2000 Hz
Berechnung für Streckengeschwindigkeit 120 km/h	Paramétré pour une vitesse limite de 120 km/h
Transitionsende berechnet	Fin du paramétrage de la commutation
Grenze	Frontière
Bahnsteig	Quai



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







## Annexe 3 / Anlage 3

---

Réservé / bleibt frei

## Annexe 4 / Anlage 4

---

Zweisprachiger DB-Befehl / Imprimé bilingue Befehl DB

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

<p><b>Befehle</b> <b>Ordres</b> <b>1 - 14</b></p>	<p>Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt KI – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse pour train / de la manœuvre.</p> <p>Standort: ..... in Rgl/Ggl/GI ..... (Si-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) Lieu ..... (km / Signal / Weiche) ..... voie ..... (km / signal / aiguille) ..... (numéro, poste / entre le poste et le poste)</p>	<p>8</p>	<p><b>Sie müssen</b> – zwischen Zmst ..... und Zmst ..... Vous devez vous arrêter entre le poste de ..... et le poste de .....</p> <p>– im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... halten vor BÜ in km – en gare / secteur circulation / bif / jonction de ..... avant le PN au km</p> <p>/ km ..... / km ..... / km ..... / km ..... / km .....</p> <p><b>Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.</b> Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.</p>																												
<p>1</p>	<p><b>Sie dürfen</b> – in den / im Bf / Bft – auf der Abzw / Üst einfahren – weiterfahren Vous pouvez - entrer en gare / entrer dans le secteur circulation / circuler au-delà de la bif / jonction</p>																														
<p>1.1</p>	<p><b>Sie müssen</b> bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».</p>	<p>10</p>	<p><b>Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart</b> ..... Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS</p>																												
<p>2</p>	<p><b>Sie dürfen</b> – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in Vous pouvez - franchir le / poursuivre la marche après franchissement du</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:15%;">Signal usw. signal etc.</th> <th style="width:25%;">Bezeichnung / km désignation / km</th> <th style="width:60%;">Bf gare, Bft secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, Bk poste de block, Dkst point de protection</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>	Signal usw. signal etc.	Bezeichnung / km désignation / km	Bf gare, Bft secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, Bk poste de block, Dkst point de protection										<p>10.1</p>	<p><b>Sie müssen</b> 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren. Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.</p>																
Signal usw. signal etc.	Bezeichnung / km désignation / km	Bf gare, Bft secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, Bk poste de block, Dkst point de protection																													
<p>2.1</p>	<p><b>Sie müssen</b> bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».</p>	<p>11</p>	<p><b>Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führeranzeigee und Langsamfahrsignale.</b> Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse maximale de la marche tracée. Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.</p>																												
<p>3</p>	<p><b>Sie dürfen</b> aus dem Bf/Bft ..... <b>ausfahren.</b> Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation</p>	<p>12</p>	<p><b>Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:</b> Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:10%;">km/h km/h</th> <th style="width:10%;">auf Sicht marche à vue</th> <th style="width:20%;">im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst En / entre gare / secteur circulation / bif / jonction</th> <th style="width:20%;">und Bf / Bft / Abzw / Üst et gare / secteur circulation / bif / jonction</th> <th style="width:10%;">in / von km / Sig du km / signal</th> <th style="width:10%;">bis km / Sig au km / signal</th> <th style="width:10%;">Grund Nr. motif n°</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td>auf Sicht</td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td>auf Sicht</td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td>auf Sicht</td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>	km/h km/h	auf Sicht marche à vue	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst En / entre gare / secteur circulation / bif / jonction	und Bf / Bft / Abzw / Üst et gare / secteur circulation / bif / jonction	in / von km / Sig du km / signal	bis km / Sig au km / signal	Grund Nr. motif n°		auf Sicht							auf Sicht							auf Sicht					
km/h km/h	auf Sicht marche à vue	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst En / entre gare / secteur circulation / bif / jonction	und Bf / Bft / Abzw / Üst et gare / secteur circulation / bif / jonction	in / von km / Sig du km / signal	bis km / Sig au km / signal	Grund Nr. motif n°																									
	auf Sicht																														
	auf Sicht																														
	auf Sicht																														
<p>3.1</p>	<p><b>Sie müssen</b> bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».</p>	<p>12.1</p>	<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>																												
<p>4</p>	<p><b>Sie fahren</b> auf dem Gegengleis von ..... bis ..... Vous circulez en sens inverse du sens normalement utilisé de ..... jusqu'à .....</p>	<p>12.2</p>	<p>Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat. Sifflez à l'approche du PN ; dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée.</p>																												
<p>5</p>	<p><b>Sie</b> – fahren / schieben nach – von ..... Vous - circulez / poussez – de .....</p> <p><b>in Richtung</b> ..... <b>bis</b> ..... <b>und kehren zurück.</b> en direction de ..... jusqu'à ..... et revenez à la gare en arrière.</p>	<p>12.3</p>	<p>Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an..... Vérifiez l'état des caténaires et rendez compte à .....</p>																												
<p>5.1</p>	<p>Hinfahrt auf Regelgleis. Rückfahrt auf Gegengleis À l'aller : en sens normal. Au retour : en sens inverse du sens normalement utilisé.</p>	<p>12.4</p>	<p>PZB – am .....sig ..... – in km ..... – ständig wirksam / unwirksam. Balise PZB - du signal ..... - au km ..... - constamment active / inactive.</p>																												
<p>5.2</p>	<p>Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis À l'aller : en sens inverse du sens normalement utilisé. Au retour : en sens normal.</p>																														

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

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

\*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / Vitesse limitée autorisée variable

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