1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Regelung der örtlichen Besonderheiten haben:

DB InfraGO AG
Region Südwest
Betrieb Netz Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4
66111 Saarbrücken

und

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

2 Regelung der örtlichen Besonderheiten

Siehe folgende Seiten

SNCF RÉSEAU
DB INFRAGO AG

EIC LORCA DC00074

DOCUMENT OPERATIONNEL

Consigne commune traitant des particularités d'exploitation de la section frontière Bouzonville-Hemmersdorf entre SNCF Réseau et DB InfraGO / Gemeinsame Regelung der ortilchen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Bouzonville-Hemmersdorf zwischen SNCF Réseau et DB InfraGO.

EIC LORCA DC00074
(S0)

Édition du 99-99-9999
Projet de version nº 99 - **Révision** nº 99 du 99-99-9999
Applicable à partir du 14 Décembre 2025

Émetteur : Pôle S EIC LORCA / DB InfraGO Region Südwest

PUBLIC

Geschäftsführende Stellen
Services dirigeants responsables

DB InfraGO AG Region Südwest Betrieb Netz Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4-12 D-66111 Saarbrücken	(abgekürzt DB InfraGO) (abréviation DB InfraGO)

Société Nationale des Chemins de Fer français Direction de la Zone de Production Nord Est Normandie EIC Lorraine Champagne Ardenne 14, Viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex	(abgekürzt SNCF)

Verteiler Deutschland: **Distribution allemande**	**Verteiler Frankreich:** **Distribution française**
Zentrale Eisenbahnbetriebsverfahren **Region Südwest** Eisenbahnbetriebsleiter Fahrplan/Kundenmanagement Koordination Betrieb/Bau BZ Karlsruhe **Netz Saarbrücken** Betrieb Anlangen- und Instandhaltungsmanagement **DB Energie** Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im grenzüberschreiten-den Verkehr mit der SNCF **Eisenbahn-Bundesamt** (EBA) **EVU**, die die Strecke befahren	**SNCF Réseau** DSSR, BTE, PIPR **DSEM** CORINT **EIC Lorraine** Pôle Sécurité COGC (2 ex) BHR UOC Nord Gare de Sarreguemines (Poste 1, Dirigeant Circulation) **Infrapôle Lorraine** Pôle QS **Etablissement public de sécurité ferroviaire** EPSF **Entreprises ferroviaires :** EF abonnées

Bekanntgaben				
Lfd. Nr.	**Kurzer Inhalt**	**Gültig ab**	**Bemerkungen**	**eingearbeitet (Nz.)**

RECTIFICATIFS

N°	DATE

DB InfraGO AG
Region Südwest
Betrieb Netz
Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4-12
D-66111 Saarbrücken

Saarbrücken, den

gez. i.V.

gez. i.A.

Société Nationale des
Chemins de Fer Français (SNCF)

Direction de la Zone de Production
Nord-Est Normandie
21, Rue d'Alsace
F-75010 Paris

Paris, le

Signature

Signature

EIC LORCA
14, Viaduc JF Kennedy
F-54052 Nancy Cedex

Nancy, le

Signatures

Document propriété de SNCF

Inhaltsverzeichnis / Sommaire

RECTIFICATIFS 2

1. ALLGEMEINES 8

1.1. Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der Regelung der örtlichen Besonderheiten 8

1.2. Inhalt der Regelung der örtlichen Besonderheiten 8

1.3. Sprachregelung 8

1.4. Änderung von Regelungen 9

2. GRUNDSÄTZLICHES UND EINRICHTUNGEN AUF DER GRENZSTRECKE BOUZONVILLE - HEMMERSDORF 8

2.1. Definition der Grenzstrecke 8

Die Grenzstrecke erstreckt sich vom Einfahrsignal C 12 in km 0,371 des 8

Bahnhofs Bouzonville bis zum Einfahrsignal N des Bahnhofs Hemmersdorf in km 8

8,368 (siehe Anlagen 1 und 2). 8

2.2. Betriebsführung auf der Grenzstrecke 8

2.3. Überprüfung der Geschwindigkeit, Umschaltung der Zugsicherungssysteme 8

2.4. Fernmeldeverbindungen 8

2.5. Sicherung des Zugverkehrs 9

2.6. Bahnübergang (BÜ) Nr. 3 in km 6,967 9

2.7. Änderung der Signalisierung 11

2.8. Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen 11

2.9. Änderung von technischen Einrichtungen 13

3. ZÜGE FAHREN 13

3.1. Fahrpläne 13

3.2. Signale an Zügen 14

3.3. Außergewöhnliche Sendungen 14

3.4. Sonderzüge 15

3.5. Ausfall von Zügen 15

4. RANGIEREN ÜBER DAS EINFAHRSIGNAL C 12 DES BAHNHOFS BOUZONVILLE HINAUS 16

Rangierfahrten finden innerhalb der Bahnhofsgrenzen statt. Falls ausnahmsweise eine Rangierfahrt über das Signal C12 hinaus durchgeführt werden muss, ist folgende Verfahrensweise anzuwenden: 16

5. FAHRDIENST AUF DEN BETRIEBSSTELLEN 17

5.1. Reihenfolge der Züge 17

5.2. Fahrdienstliche Meldungen 17

5.3. Durchführung der Zugmeldungen 18

5.4. Befehle, Instruction Nationale (IN) 19

5.5. Gleissperrungen auf der Grenzstrecke bei Unfällen, Betriebsstörungen und Rangieren über C12 Bouzonville 19

5.6. Liegenbleiben von Zügen und Zugteilen 19

5.7. Sperrfahrten für Hilfeleistungen 20

5.8. Völlig gestörte Verständigung 20

5.9. Anhalten der Züge bei Gefahr 21

5.10. Anfordern von Hilfe 21

5.11. Gefährliche Ereignisse ... 22

6. ARBEITEN ... 23

6.1. Arbeiten an technischen Einrichtungen ohne Gleissperrung ... 23

6.2. Sperren des Gleises der freien Strecke zur Ausführung von Arbeiten ... 25

6.3. Sperrfahrten bei Arbeiten ... 26

6.4. Bleibt frei ... 26

7. BILDEN DER ZÜGE - REGELFALL ... 27

7.1. Zugbildung ... 27

7.2. Bleibt frei ... 27

7.3. Bremsen – Bremsberechnung – Bremszettel – Wagenliste ... 27

7.4. Bleibt frei ... 27

7.5. Maximal zulässige Geschwindigkeit der Züge ... 27

8. BILDEN DER ZÜGE - BESONDERHEITEN ... 28

8.1. Fahrzeuge mit niedrigerer Geschwindigkeit ... 28

8.2. Beförderung gefährlicher Güter ... 28

9. ZUGPERSONAL ... 29

9.1. Besetzen der Züge mit Zugpersonal ... 29

10. VERSCHIEDENES ... 29

10.1. Tunnel ... 29

1. GÉNÉRALITÉS ... 30

1.1. Documents abrogés- Date d'application de la consigne commune ... 30

1.2. Objet ... 30

1.3. Langue à employer ... 30

1.4. Modifications aux textes réglementaires ... 31

2. DEFINITIONS-PRINCIPES D'EXPLOITATION ET DESCRIPTION DES INSTALLATIONS DE LA SECTION-FRONTIERE BOUZONVILLE - HEMMERSDORF ... 32

2.1. Définition de la section frontière ... 32

2.2. Régime d'exploitation et service de la circulation ... 32

2.3. Commutation des systèmes de contrôle de vitesse ... 32

2.4. Liaisons téléphoniques ... 33

2.5. Cantonnement des trains ... 33

2.6. Passage à niveau (PN) N° 3 - KM 6,967 ... 33

2.7. Modification de la signalisation permanente ... 35

2.8. Installations de limitations temporaires de vitesse ... 35

2.9. Modifications des installations ... 36

3. PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS ... 37

3.1. Horaires des trains ... 37

3.2. Signalisation d'arrière des trains ... 37

3.3. Acheminement des transports exceptionnels ... 37

3.4. Trains spéciaux ... 38

3.5. Suppression de trains ... 39

4. MANŒUVRES AU-DELA DU SIGNAL D'ENTREE C12 DE BOUZONVILLE ... 40

5. CIRCULATION DES TRAINS ... 41

5.1. Ordre de succession des trains ... 41

5.2. Communications entre les AC 41
5.3. Procédure d'annonce des trains 41
5.3.1. Offre - Acceptation 41
5.3.2. Reddition de voie libre 42
5.4. Ordres écrits 42
5.5. Fermeture de la voie sur la section frontière pour accident, incident ou manœuvres au-delà du C12 43
5.6. Train ou partie de train laissée en pleine voie 43
5.7. Circulation à voie fermée d'un train de secours 43
5.8. Dérangement de l'ensemble des moyens de communication 44
5.9. Arrêt des circulations en cas de danger 44
5.10. Demande de secours 45
5.11. Situations dangereuses 45
6. TRAVAUX 47
6.1. Travaux sur les installations de sécurité ne nécessitant pas de fermeture de voie . 47
6.2. Fermeture de la voie pour travaux en pleine voie 49
6.3. Circulation à voie fermée pour travaux 50
6.4. Réservé 50
7. COMPOSITION DES TRAINS. CAS GENERAUX 51
7.1. Composition des trains 51
7.2. Réservé 51
7.3. Freinage des trains 51
7.4. Réservé 51
7.5. Vitesse limite des trains 51
8. COMPOSITION DES TRAINS. CAS PARTICULIERS 52
8.1. Incorporation de véhicules inaptes à la vitesse maximale du train 52
SENS ALLEMAGNE → FRANCE 52
SENS FRANCE → ALLEMAGNE 52
8.2. Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses 52
9. PERSONNEL DES TRAINS 53
9.1. Equipement des trains en personnel 53
10. DIVERS 53
10.1. Tunnels 53
ANNEXE 1 / ANLAGE 1 : LAGEPLAN DES BAHNHOFS BOUZONVILLE / PLAN DE LA GARE DE BOUZONVILLE 54
ANNEXE 2 / ANLAGE 2: LAGEPLAN DES BAHNHOFS HEMMERSDORF / PLAN DE LA GARE DE HEMMERSDORF 56
ANNEXE 3 A / ANLAGE 3 A: BEFEHL DER DB (DEUTSCH/FRANZÖSISCH) / ORDRE DE LA DB (ALLEMAND/FRANÇAIS) 59
ANNEXE 3 B / ANLAGE 3 B IN BILINGUE/ZWEISPRACHIG SNCF RÉSEAU 62
ANNEXE 4 / ANLAGE 4: FAHRPLAN-MITTEILUNG (DEUTSCH/FRANZÖSISCH) / FICHE DE MARCHE (ALLEMAND/FRANÇAIS) 66
ANNEXE 5 / ANLAGE 5 : REIHENFOLGE DER ZUGE / TABLEAU DE SUCCESSION DES TRAINS 68
ANNEXE 6 / ANLAGE 6 : REGISTRE D'ANNONCE DES TRAINS 70

ANNEXE 7 / ANLAGE 7 : ZUGBILDUNGS- UND BREMSZETTEL (ZWEISPRACHIG) / BULLETIN DE FREINAGE BILINGUE 72

ANNEXE 8 / ANLAGE 8 : STRECKENPLAN / SCHEMA DE LIGNE BOUZONVILLE-HEMMERSDORF 73

ANNEXE 9 / ANLAGE 9 : TUNNELS 75

LOCALISATION / LAGE..... 76

BOUZONVILLE - GUERSTLING 76

LOCALISATION / LAGE..... 77

BOUZONVILLE - GUERSTLING 77

Document propriété de SNCF

1.Allgemeines

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

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die Regelung vom 01.01.2006, zuletzt berichtigt zum 01.09.2019.
Sie tritt am 14.12.2025 in Kraft.

1.2. Inhalt der Regelung der örtlichen Besonderheiten

(1) Die gemeinsame Regelung bestimmt die örtlichen Besonderheiten auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Bouzonville und Hemmersdorf (Saar) - (nachfolgend Hemmersdorf genannt).

(2) Die gemeinsame Regelung ergänzt alle Bestimmungen für den Betrieb der Infrastruktur, die auf dem deutschen und französischen Teil der Grenzstrecke Bouzonville und Hemmersdorf gültig sind.

(3) Lagepläne der Bahnhöfe Bouzonville und Hemmersdorf sind als **Anlage 1 und 2** beigegeben.

(4) Diese gemeinsame Regelung wurde von DB InfraGO und SNCF Réseau aufgestellt. Alle Änderungen müssen im voraus abgestimmt werden.

1.3. Sprachregelung

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

Gespräche zwischen dem CO2C LORCA und der Betriebszentrale (BZ) Karlsruhe werden in französischer Sprache geführt.

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

Bei Gesprächen zwischen Tf und Fdl ist die internationale Buchstabiertafel/“NATO-Alphabet“ (DB-Richtlinie 481.0205A02) zu verwenden. Zahlen sind als eine Folge der einzelnen Ziffern auszusprechen.

Document propriété de SNCF

1.4. Änderung von Regelungen

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

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

Postanschriften

DB INFRAGO AG
Region Südwest
Betrieb Netz Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4
D-66111 Saarbrücken

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

(2) Bei Änderungen von Bestimmungen vereinbaren die DB InfraGO und die SNCF Réseau die erforderliche Unterrichtung ihrer Mitarbeiter.

(3) Jede Änderung, die Einfluss auf den Zugverkehr auf dieser Grenzstrecke hat, sind im voraus den Eisenbahnverkehrsunternehmen mitzuteilen.

2. Grundsätzliches und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Bouzonville - Hemmersdorf

2.1. Definition der Grenzstrecke

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

2.2. Betriebsführung auf der Grenzstrecke

(1) Die Grenzstrecke Bouzonville – Hemmersdorf ist eingleisig.

(2) Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke müssen die beiden Stellwerke in Hemmersdorf und Bouzonville mit je einem Fdl besetzt sein.
Das Stellwerk Bouzonville ist planmäßig nicht besetzt und kann bei Bedarf für die Durchführung von Fahrten auf der Grenzstrecke besetzt werden gemäß Document de Référence du Réseau“ [frz. Schienennetz-Nutzungsbedingungen].
Ausnahme: Sollen auf dem deutschen Grenzstreckenabschnitt Sperrfahrten zur Durchführung von Arbeiten verkehren, ist die Anwesenheit des Fdl Bouzonville nicht erforderlich.

(3) Der Fdl Bouzonville meldet sich beim Fdl Hemmersdorf bei Arbeitsaufnahme und Arbeitsende. Der Fdl Hemmersdorf dokumentiert dies im Zugmeldebuch

(4) Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragen ihre Trassen bei DB InfraGO mindestens 60 Kalendertage im voraus.

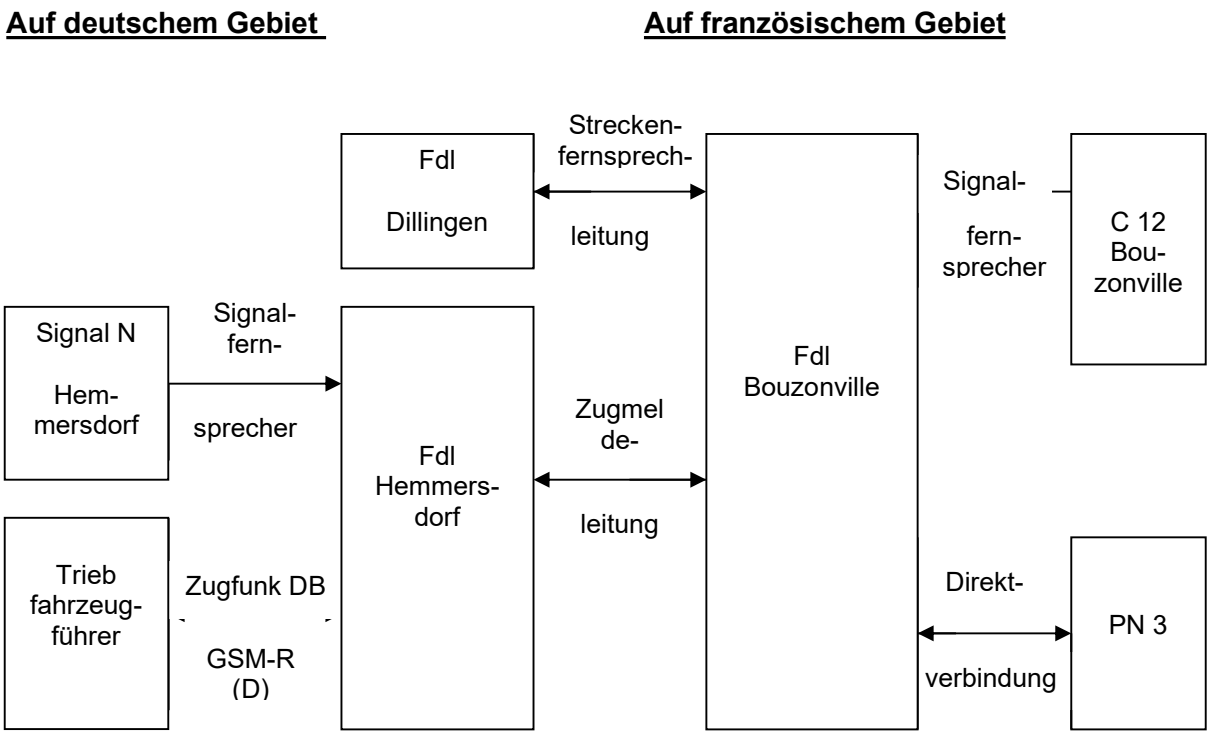
2.3. Überprüfung der Geschwindigkeit, Umschaltung der Zugsicherungssysteme

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

2.4. Fernmeldeverbindungen

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

Document propriété de SNCF



Alle fahrdienstlichen Gespräche, die über die Allsprechstelle des Bahnhofs Hemmersdorf geführt werden, werden auf ein Tonband aufgenommen. Das Band hat eine Laufzeit von etwa 2 Stunden.
Alle Gespräche, die über GSM-R (D) geführt werden, werden in der zentralen Stelle in Stuttgart gespeichert.
Wenn notwendig (z.B. Unfälle, Störungen) und auf Anfrage der SNCF RÉSEAU, stellt DB Infra-GO die Aufzeichnungen sicher und übergibt sie so schnell wie möglich an die SNCF RÉSEAU.

2.5. Sicherung des Zugverkehrs

Die Zugfolge zwischen Hemmersdorf und Bouzonville wird in beiden Richtungen durch das besondere fernmündliche Zugmeldeverfahren gesichert, das in den Abschnitten 5.1 und 5.2 beschrieben ist.

2.6. Bahnübergang (BÜ) Nr. 3 in km 6,967

(1) Der BÜ liegt zwischen der Bundesgrenze und Bouzonville in km 6,967.

(2) Der BÜ ist mit SAL 2-Technik ausgerüstet (BÜ mit automatischer Lichtzeichenanlage und zwei Halbschranken).

(3) Maßnahmen bei Störungen am Bahnübergang:

a) Folgende Störungsarten können auftreten:

1. **Schranke lässt sich nicht öffnen,**
   „PN nº 3 RATE D´OUVERTURE“

2. **Schranke lässt sich nicht schließen,**
   „PN nº 3 RATE DE FERMETURE“

3. **Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage in Ordnung,**
   „PN nº 3 BRIS DE BARRIERE - tous les feux routiers fonctionnent“

4. **Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage defekt.**
   „PN nº 3 BRIS DE BARRIERE – non allumage d´un ou des feux routiers“

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

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

Schließversagen (2.) oder Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage ist defekt (4.)	*Öffnungsversagen (1.) oder Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage ist in Ordnung (3.) oder BÜ durch Posten gesichert*
Züge sind an- und zurückzuhalten	Züge erhalten für die Dauer der Störung zweisprachigen Befehl 5, x.41: 20 km/h, ➢ Richtung Bouzonville – Hemmersdorf: x.43 zwischen Bouzonville und x.44 Hemmersdorf x.47.1 von km 6,567 bis x.48.1 km 6,967 ➢ Richtung Hemmersdorf – Bouzonville: x.43 zwischen Hemmersdorf und x.44 Bouzonville x.47.1 von km 7,367 bis x.48.1 km 6,967 ➢ x.95: Grund Nr. 19 ➢ Befehl 95 mit Auftrag 95.20

c) Von Bouzonville darf auch bei der Störungsart „Schließversagen“ oder „Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage defekt“ ein Zug zur Beförderung einer technischen Fachkraft oder eines Schrankenwärters (Posten) abgelassen werden. Der Triebfahrzeugführer (Tf) erhält zweisprachigen Befehl 95 mit Auftrag 95.95 (Anlage 3) mit dem Auftrag, vor dem Bahnübergang zu halten.

- **Halten Sie vor dem BÜ Nr.3 in km 6,967**
  (De s’arrêter avant le PN 3 au km 6,967)
- **Überprüfen Sie, ob alle Lichtzeichen des BÜ normal funktionieren**
  (Et vérifier que tous les feux routiers du PN fonctionnent normalement)
- **Melden Sie Ihre Feststellungen an den Fdl Hemmersdorf oder Bouzonville**
  (Et faites part de vos constatations à l’AC de Hemmersdorf ou de Bouzonville)
- **Grund: Schrankenbaum gebrochen**
  (Motif : Bris de barrière)

Document propriété de SNCF

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

2.7. Änderung der Signalisierung

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

(2) Änderungen der Signalisierung auf dem französischen Teil der Grenzstrecke werden DB InfraGO von der SNCF RÉSEAU mit einem „ARTIC“ (Avis de Restriction Temporaire Infrastructure pour les Conducteurs) Unterlage bekanntgegeben. Diese ist, ggf. unter Beigabe eines Signallageplans, zu übersenden an:

DB InfraGO
Region Südwest
Betrieb Netz Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4
66111 Saarbrücken

DB InfraGO gibt die Änderungen in der La bekannt.

2.8. Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen

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

1) Geplante Langsamfahrstellen

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

DB InfraGO an SNCF Réseau
Spätestens am Dienstag der Woche vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

SNCF RÉSEAU an DB InfraGO
Spätestens 5 Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

b) Die Tf werden durch die La („Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten“) der DB InfraGO über die geplanten Langsamfahrstellen auf der Grenzstrecke bis und ab Bouzonville unterrichtet.

c) Die Produktionsdurchführung Saarbrücken übernimmt die von der SNCF RÉSEAU mitgeteilten Langsamfahrstellen in die La.

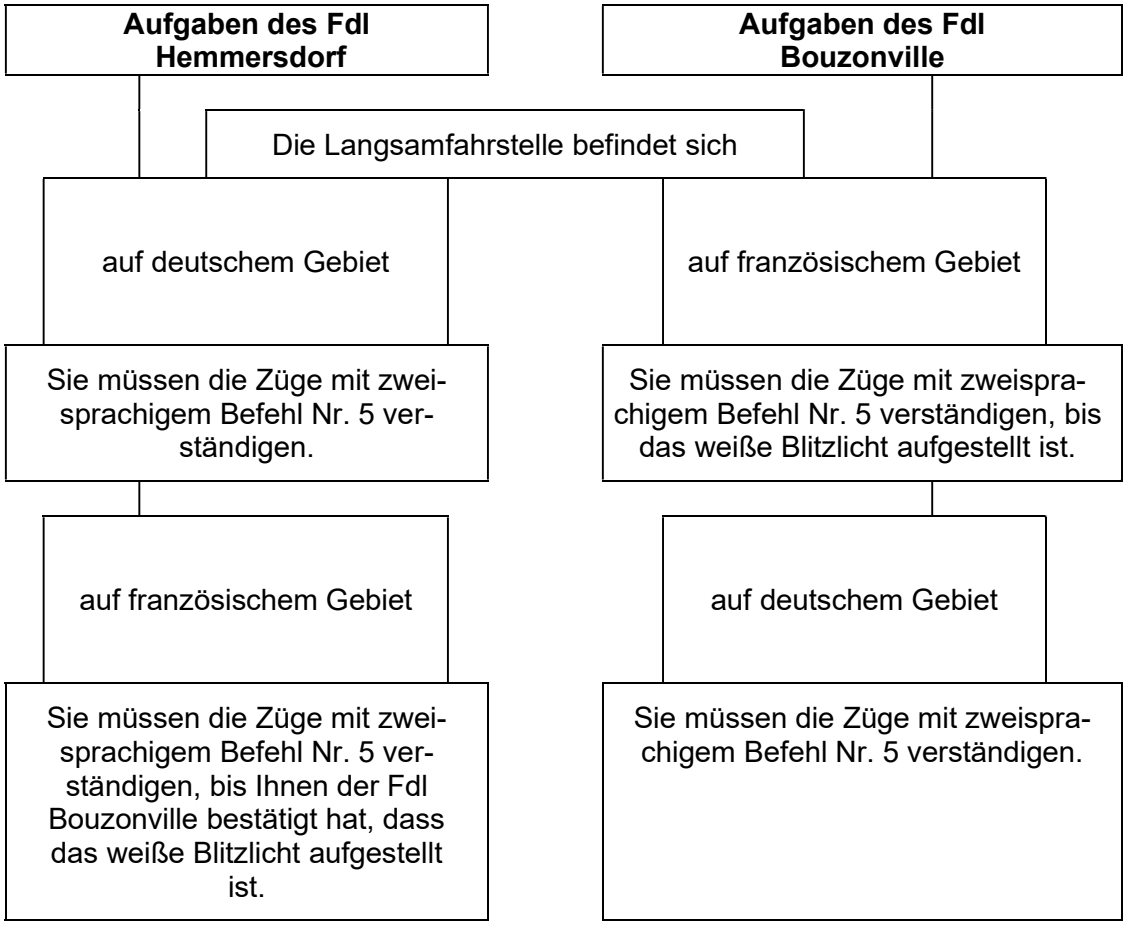
2) Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

a) Langsamfahrstellen, die unvorhergesehen eingerichtet werden müssen, sind

- auf deutschem Gebiet: von den technischen Stellen der DB InfraGO der zuständigen Abteilung und dem Fdl Hemmersdorf umgehend mitzuteilen; der Fdl Hemmersdorf verständigt den Fdl Bouzonville,

- auf französischem Gebiet: von den technischen Stellen der SNCF Réseau dem Fdl Bouzonville umgehend mitzuteilen; der Fdl Bouzonville verständigt den Fdl Hemmersdorf und das CO2C LORCA.

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



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

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

Document propriété de SNCF

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

2.9. Änderung von technischen Einrichtungen

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

DB InfraGO AG
REGION SÜDWEST
Betreib Netz Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4
D-66111 Saarbrücken

SNCF RESEAU
EIC LORCA
14, viaduc J.F. Kennedy
F-54052 Nancy-CEDEX

3. Züge fahren

3.1. Fahrpläne

(1) Die Fahrpläne auf dieser Grenzstrecke werden von DB InfraGO erstellt und mit SNCF Réseau abgestimmt.

(2) Züge der Richtung Deutschland – Frankreich erhalten gerade Zugnummern,

Züge der Richtung Frankreich – Deutschland erhalten ungerade Zugnummern.

(3) Jede Änderung der Geschwindigkeits-, Fahrzeiten- und Buchfahrplanhefte auf französischem Gebiet ist von SNCF Réseau der DB InfraGO schriftlich mitzuteilen.

(4) Die SNCF Réseau (EIC LORCA) erhält von DB InfraGO spätestens 2 Wochen vor Fahrplanwechsel zwei Exemplare der Geschwindigkeits-, Fahrzeiten- und Buchfahrplanhefte für die Grenzstrecke Bouzonville – Hemmersdorf.

(5) Sollen auf der Grenzstrecke Bouzonville - Hemmersdorf auf französischem Gebiet ständige Langsamfahrstellen eingerichtet werden, muss hierüber der Regionalbereich Südwest verständigt werden.

Bis zur Aufnahme der ständigen Langsamfahrstellen in die Fahrplanunterlagen der DB InfraGO müssen die Züge wie bei unvorhergesehen eingerichteten Langsamfahrstellen unterrichtet werden (siehe Abschnitt 2).

3.2. Signale an Zügen

Zwischen Bouzonville und Hemmersdorf (und Gegenrichtung) sind folgende Signale an Zügen zu verwenden:

Spitzensignal: Drei weiße Lichter in Form eines A.

Schlusssignal:
Es sind die französischen Regelungen je nach Zugart (Triebfahrzeugfahrt, Reise- oder Güterzug) anzuwenden:
- zwei rote Lichter (fest eingebaut oder Laternen)

oder
- zwei reflektierende Zugschlussschilder.

Bei einer Unregelmäßigkeit an Signalen der Züge sind die gemäß den jeweiligen nationalen Regelungen vorgesehenen Maßnahmen zu ergreifen.

Verantwortlich für die Signale an Zügen ist das jeweilige EVU.

3.3. Außergewöhnliche Sendungen

(1) a) Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen dürfen in Züge nur eingestellt werden, wenn sie mit einer Beförderungsanordnung der DB InfraGO und einer Avis de Transport Exceptionnel (ATE) der SNCF RÉSEAU eingelegt sind.

b) Die Beförderungsanordnung der DB InfraGO bzw. die Avis de Transport Exceptionnel der SNCF RÉSEAU enthalten:

- die Anordnungsnummer des eigenen Infrastrukturbetreibers und die des Nachbarinfrastrukturbetreibers

- die Bezeichnung der Sendung,

- den Beförderungstag (nicht in der ATE),

- den zu benutzenden Zug und die Beförderungsbedingungen auf dieser Grenzstrecke.

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

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

Bei Sendungen von Deutschland nach Frankreich, die ab Bouzonville mit einer Decke aus Neopren versehen sein müssen, enthält die ATE der SNCF RÉSEAU hinter der BTE-Nummer die Bezeichnung „avec bâche néoprène“. Die Bezeichnung ist in der Beförderungsanordnung hinter der Anordnungsnummer in deutscher Sprache eingetragen („mit Neoprendecke“).

Document propriété de SNCF

(2) Das CO2C LORCA und Betriebszentrale Karlsruhe bieten sich die außergewöhnliche Sendung gegenseitig an. Die Stelle, der die Sendung angeboten wird, darf sie nur annehmen, wenn die Anordnung bei den zuständigen Stellen der SNCF RÉSEAU und DB InfraGO vorliegt.

(3) Außergewöhnliche Sendungen sind an der Zugspitze einzustellen.

Die Sendungen dürfen erst in den Zug eingestellt werden, wenn das CO2C LORCA und die BZ Karlsruhe zugestimmt haben.

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

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

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

3.4. Sonderzüge

(1) Ein Sonderzug ist ein Zug der nicht in der „Reihenfolge der Züge“ für die Grenzstrecke (siehe Artikel 5.1) aufgeführt ist.

(2) Die Fahrplanabteilung DB InfraGO, bzw. die BZ Karlsruhe und CO2C LORCA legen im gegenseitigen Einvernehmen die Sonderzüge auf dieser Grenzstrecke ein und teilen sich die notwendigen Daten des Zuges mit.

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

(4) BZ Karlsruhe unterrichtet die betroffenen Fdl.

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

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

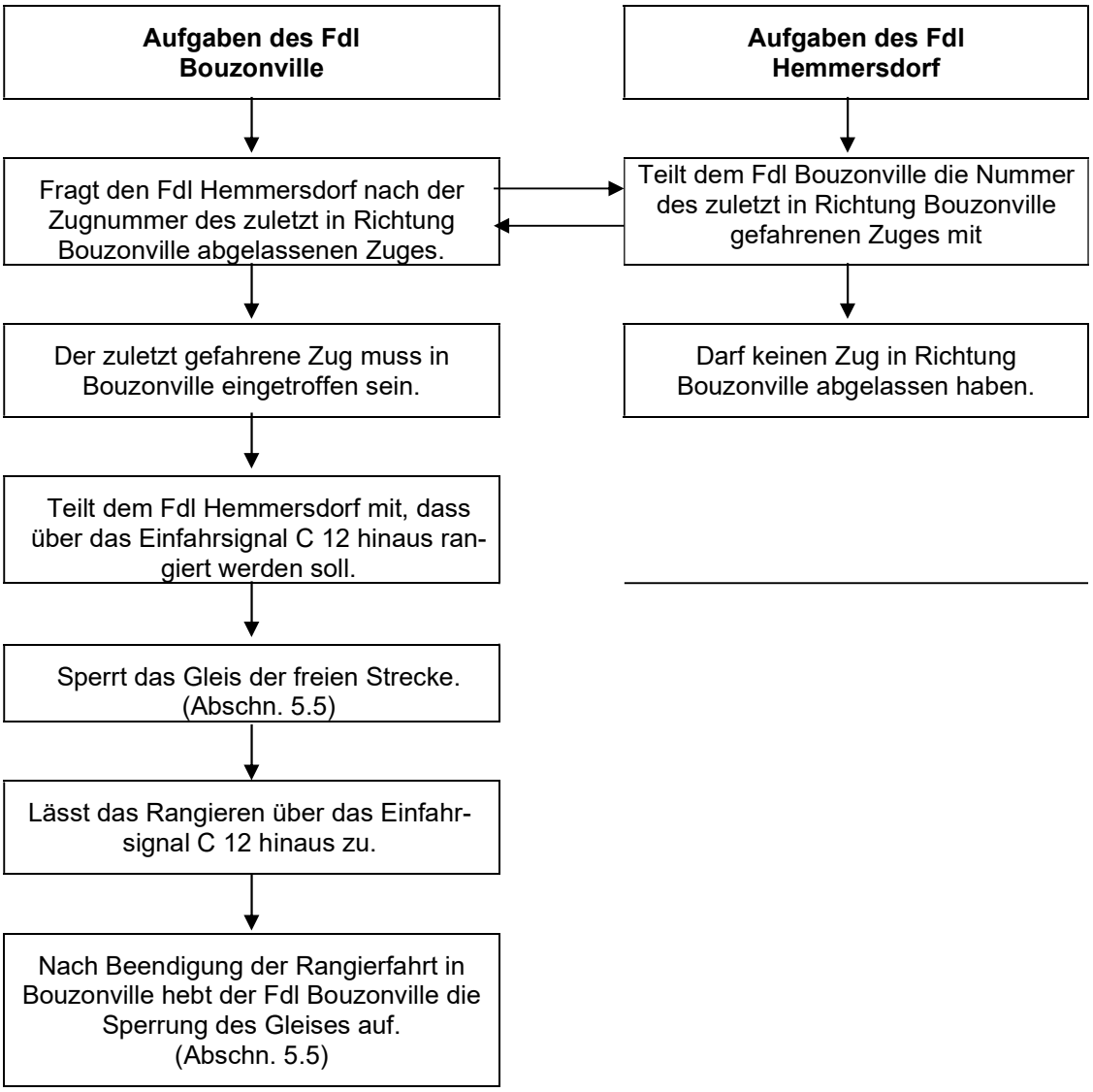
3.5. Ausfall von Zügen

(1) Bei Ausfall von Zügen auf der Grenzstrecke müssen die EVU so früh wie möglich die BZ Karlsruhe bzw. das CO2C Lorraine verständigen.

(2) CO2C Lorraine verständigt schriftlich den Fdl Bouzonville; dieser trägt den Ausfall in sein carnet d`enregistrement des dépêches ein.
BZ Karlsruhe verständigt den Fdl Hemmersdorf.

4. Rangieren über das Einfahrsignal C 12 des Bahnhofs Bouzonville hinaus

Rangierfahrten finden innerhalb der Bahnhofsgrenzen statt.
Falls ausnahmsweise eine Rangierfahrt über das Signal C12 hinaus durchgeführt werden muss, ist folgende Verfahrensweise anzuwenden:



Document propriété de SNCF

5.Fahrdienst auf den Betriebsstellen

5.1. Reihenfolge der Züge

(1) Die Produktionsdurchführung Saarbrücken erstellt, unterschreibt und sendet dem Leiter des Bahnhofs Bouzonville vor jedem Fahrplanwechsel und bei Änderungen innerhalb einer Fahrplanperiode die Reihenfolge der Regel- und Bedarfszüge auf dem Vordruck „Reihenfolge der Züge“ nach **Anlage 5**. Der Leiter des Bf Bouzonville prüft die Übereinstimmung, unterschreibt sie und sendet sie an die Produktionsdurchführung Saarbrücken zurück.

(2) Züge dürfen in der Regel nur in der unter Punkt 1 festgelegten Reihenfolge verkehren.

(3) Wenn von der festgelegten oder von der zuletzt geänderten Reihenfolge der Züge abgewichen werden soll, muss die geänderte Reihenfolge dem Fdl des anderen Infrastrukturbetreibers wie folgt bekannt gegeben werden:

„**Neue Reihenfolge: Zug** (Zugnummer des zuletzt gefahrenen Zuges), **Zug** (Zugnummer des neu eingereihten Zuges), **Zug** (Zugnummer des Zuges, der nach dem neu eingereihten Zug fährt)“.
„Nouvel ordre de succession: train n°.... (n° du dernier train qui a circulé), train n° .... (n° du nouveau train devant circulé), train n° .... (train devant circuler après le nouveau train).

5.2. Fahrdienstliche Meldungen

(1) Zu den fahrdienstlichen Meldungen gehören die Zugmeldungen und andere Meldungen, die der Regelung und Sicherung der Zugfahrten dienen.

(2) Die fahrdienstlichen Meldungen werden fernmündlich gegeben. Sie sind in der Regel auf der Zugmeldeleitung abzugeben.

(3) a) Meldungen mit festem Wortlaut sind wörtlich zu wiederholen.

b) Bei Meldungen ohne festen Wortlaut muss die Wiederholung alle wesentlichen Angaben enthalten.

c) Die Wiederholung ist einzuleiten mit den Worten:
„**Ich wiederhole**“. („je répète“)

d) Die Richtigkeit der Wiederholung ist mit dem Wort
„**richtig**“ (exact“) zu bestätigen.

5.3. Durchführung der Zugmeldungen

(1) Die Zugmeldungen werden zwischen dem Fdl Bouzonville und dem Fdl Hemmersdorf gegeben.

(2) Jede Zugmeldung ist einzuleiten mit dem Wort „**Zugmeldung**“ („annonce de train“).

(3) Die Züge beider Fahrtrichtungen sind bis zu fünf Minuten vor der planmäßigen Ab- oder Durchfahrtszeit anzubieten und anzunehmen.

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

Aufgaben des Fdl Hemmersdorf:

Ein Zug darf dem Fdl Bouzonville erst angeboten werden, wenn

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

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

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

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

Aufgaben des Fdl Bouzonville
Ein Zug darf dem Fdl Hemmersdorf erst angeboten werden, wenn

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

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

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

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

Die Abmeldung lautet::
„Zugmeldung: Zug (Nummer) **voraussichtlich ab** (Minute der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit)“.
(„Annonce de train: train n°..... départ prévu à .....“ (minutes de l`heure de départ ou de passage).

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

Die Rückmeldung ist die Bestätigung der Räumungsprüfung.

Document propriété de SNCF

5.4. Befehle, Instruction Nationale (IN)

Schriftliche Befehle für Triebfahrzeugführer sind auf zweisprachigen Vordrucken auszufertigen.
DB Infra GO und SNCF Réseau Befehle siehe **Anlage 3 a und 3 b**.

5.5. Gleissperrungen auf der Grenzstrecke bei Unfällen, Betriebsstörungen und Rangieren über C12 Bouzonville

(1) Zuständig für das Sperren des Gleises und für die Aufhebung der Sperrung ist der Fdl Bouzonville.

(2) Das Gleis der freien Strecke darf nur gesperrt werden, wenn

a) die Sperrung zwischen den beiden Fdl vereinbart wurde,

b) der zuletzt gefahrene Zug in Bouzonville oder Hemmersdorf angekommen ist.

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

(3) Während der Gleissperrung sind die nach den Vorschriften des jeweiligen Infrastrukturbetreibers erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zu treffen.

(4) Das Gleis wird gesperrt mit den Worten:
„**Gleis zwischen Bouzonville und Hemmersdorf gesperrt**“.
(„Voie entre Bouzonville et Hemmersdorf fermée“)

(5) Die Sperrung des Gleises der freien Strecke darf aufgehoben werden, wenn alle Sperrfahrten und die liegen gebliebenen Züge oder Zugteile entweder in Hemmersdorf oder Bouzonville angekommen sind.

(6) Die Gleissperrung wird aufgehoben mit den Worten:
„**Sperrung des Gleises zwischen Bouzonville und Hemmersdorf aufgehoben**“.
(„Fermeture de la voie entre Bouzonville et Hemmersdorf levée“)

5.6. Liegenbleiben von Zügen und Zugteilen

(1) Kann ein auf der freien Strecke liegen gebliebener Zug nicht aus eigener Kraft weiterfahren oder muss ein Zugteil zurückbleiben, so ist das Gleis zu sperren (Abs. 5.7).

(2) Die Sperrung des Gleises darf erst aufgehoben werden, wenn die Bedingungen nach Abschnitt 5.5 Abs. 5 erfüllt sind.

5.7. Sperrfahrten für Hilfeleistungen

(1) a) Sperrfahrten sind nach den folgenden Bestimmungen durchzuführen, wenn das Gleis nach 5.5 Abs. 1 bis 4 gesperrt ist.

b) Bei Sperrfahrten wegen Arbeiten gilt Abschnitt 6.3.

(2) Die Sperrfahrt beginnt in Hemmersdorf

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

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

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

b) Die Sperrfahrt darf nur mit Zustimmung des Fdl Bouzonville abgelassen werden.

c) Die Sperrfahrt erhält zweisprachigen Befehl 6 mit der Weisung, im Sperrabschnitt auf Sicht zu fahren (Grund Nr. 12 und ggf. Nr. 13).

(3) Die Sperrfahrt beginnt in Bouzonville

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

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

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

b) Die Sperrfahrt darf nur mit Zustimmung des Fdl Hemmersdorf abgelassen werden.

c) Die Sperrfahrt erhält einen zweisprachigen Befehl 6 der DB mit der Weisung, im Sperrabschnitt auf Sicht zu fahren (Grund Nr. 12 und ggf. Nr. 13).

5.8. Völlig gestörte Verständigung

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

Document propriété de SNCF

5.9. Anhalten der Züge bei Gefahr

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

(2) Die drohende Gefahr ist sofort zu melden. Auf der Strecken-Fernsprechverbindung ist die Meldung durch den Notruf anzukündigen. Die Meldung ist einzuleiten mit den Worten:

Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten sofort anhalten
Ich wiederhole:
Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten sofort anhalten
Hier …(Tätigkeit und Name des Meldenden)

Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations
Je répète :
Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations
Ici …. (Nom et fonction de l'émetteur)

(3) Der Fdl Hemmersdorf muss Nothaltauftrag über Zugfunk geben, unabhängig davon, ob sich der Zug in Deutschland oder Frankreich befindet.

5.10. Anfordern von Hilfe

(1) Hilfe wird vom Tf über Fernsprecher, Zugfunk, durch Boten oder andere geeignete Mittel angefordert.

(2) Die Fdl und der Tf stimmen die erforderlichen Maßnahmen zur Hilfeleistung ab, unabhängig davon, ob die Hilfe in Deutschland oder in Frankreich benötigt wird.

(3) Der Zug darf nach der Anforderung von Hilfe nur noch weiterfahren, wenn die Fdl Hemmersdorf und Bouzonville zustimmen.

(4) Der vordere Zugteil darf nur dann weiterfahren, wenn beide Fahrdienstleiter die Zustimmung nach Abs. 3 gegeben haben.

(5) Soll ein Zug zurücksetzen, muss die rückliegende Stelle zustimmen. Ein Zug darf nur mit einem Triebfahrzeug an der Zugspitze zurücksetzen.

Die Zustimmung zum Zurücksetzen nach Bouzonville wird vom Fdl Bouzonville durch zweisprachigem Befehl 95 mit Auftrag 95.95 erteilt mit folgendem Wortlaut:
„Kehren Sie zurück bis Einfahrsignal C 12 in km 0,371 des Bahnhofs Bouzonville; dann melden Sie sich am Telefon".
(„Revenez jusqu`au signal d`entrée C 12 km 0,371 de la gare de Bouzonville puis présentez – vous au téléphone.")

Die Zustimmung zum Zurücksetzen nach Hemmersdorf wird vom Fdl in Hemmersdorf mit zweisprachigem Befehl 95 mit Auftrag 95.95 nach den Bestimmungen der Fahrdienstvorschrift erteilt.

5.11. Gefährliche Ereignisse

(1) Der Triebfahrzeugführer hat bei gefährlichen Unregelmäßigkeiten und Bahnbetriebsunfällen unverzüglich den Fdl Hemmersdorf oder Bouzonville zu verständigen.

(2) Der Fdl Hemmersdorf verständigt die Notfallleitstelle in Karlsruhe.
Der Fdl Bouzonville verständigt das CO2C LORCA.

(3) Die Fdl Hemmersdorf und Bouzonville vereinbaren die erforderlichen Maßnahmen und verständigen ihre vorgesetzten Organisationseinheiten entsprechend den Vorschriften des jeweiligen Infrastrukturbetreibers.

(4) Im Einvernehmen mit dem Nachbarinfrastrukturbetreiber wird eine gemeinsame Untersuchung durchgeführt.

(5) Bei einem gefährlichen Ereignis (Entgleisung oder gefährliche Unregelmäßigkeit), das den Einsatz von Notfalltechnik erforderlich macht, wird der Gerätewagen des Infrastrukturbetreibers eingesetzt, der unter den besten Bedingungen die Aufnahme des Regelbetriebes erreichen kann.

Document propriété de SNCF

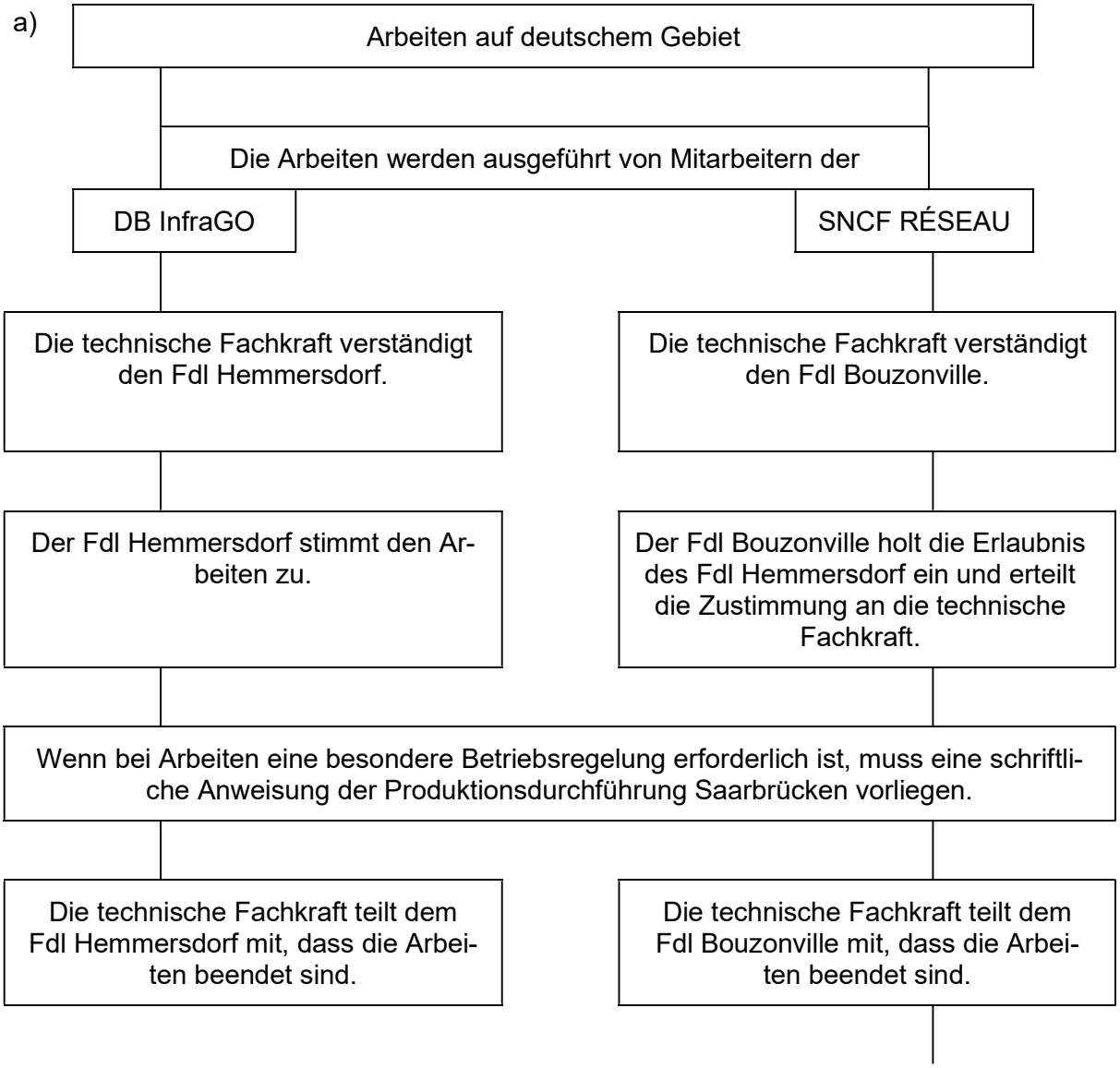
6. Arbeiten

6.1. Arbeiten an technischen Einrichtungen ohne Gleissperrung

(1) Der Infrastrukturbetreiber darf Arbeiten nur an den eigenen technischen Einrichtungen auf seinem Staatsgebiet durchführen.

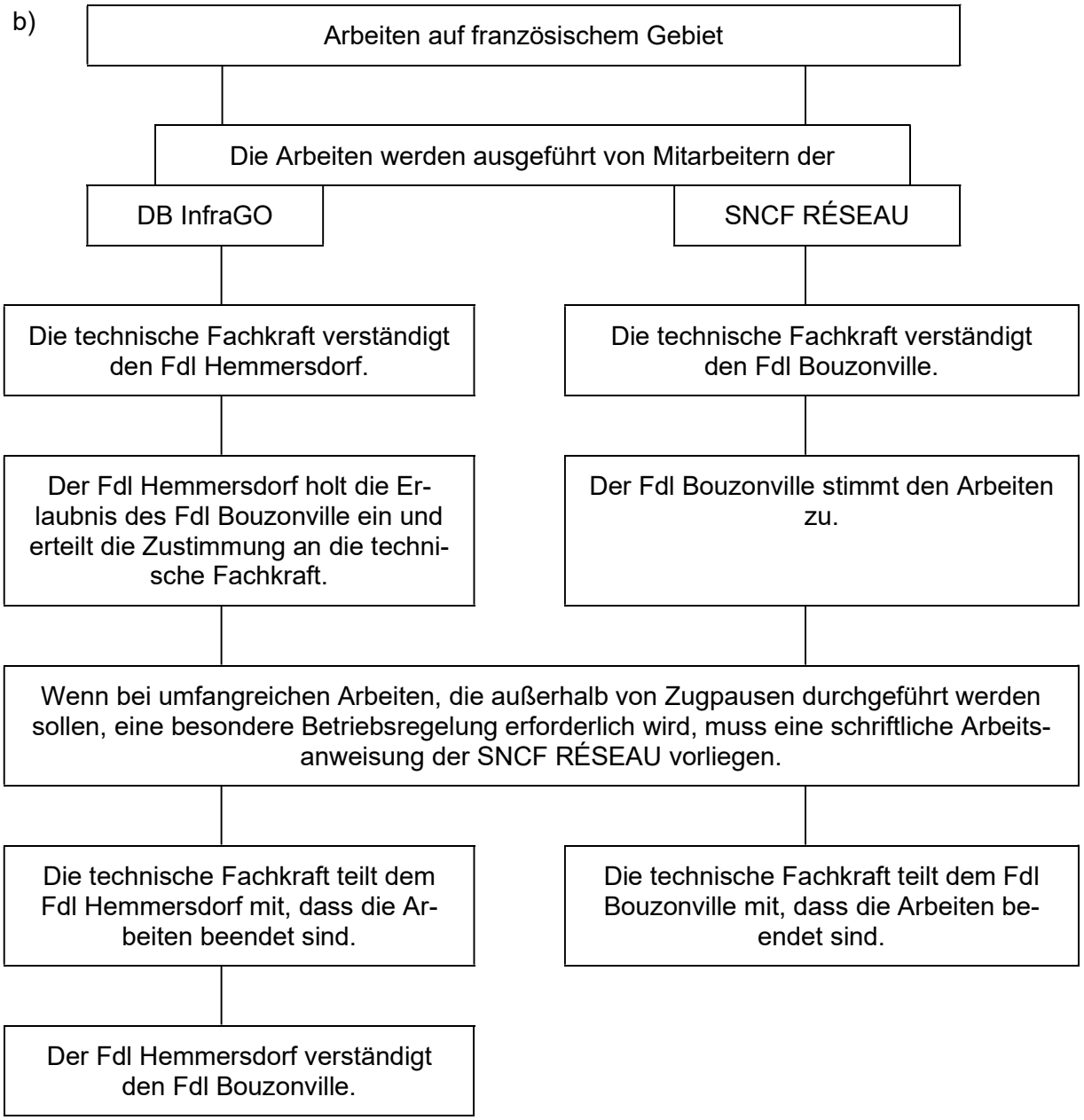
(2) Zusätzlich zu den Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers gelten für das Verhalten der Mitarbeiter die folgenden Weisungen:

a)



Der Fdl Bouzonville verständigt den Fdl Hemmersdorf.

b)



(3) Der Regionalbereich Südwest der DB InfraGO und das CO2C Lorraine müssen die schriftlichen Anweisungen spätestens 4 Wochen vor Beginn der Arbeiten gegenseitig abstimmen. Sie legen hierbei den Inhalt der Arbeiten, die Auswirkungen auf den Betriebsablauf, den Ausführungszeitraum und die zu treffenden Maßnahmen fest; insbesondere im Bereich Personalsicherheit (Einsatz eines Mitarbeiters auf fremden Staatsgebiet).

Document propriété de SNCF

6.2. Sperren des Gleises der freien Strecke zur Ausführung von Arbeiten

(1) Die Bauarbeiten sind nach den Regelungen des zuständigen Infrastrukturbetreibers durchzuführen.

(2) Die Arbeiten müssen zwischen den Fdl und den technischen Stellen vereinbart werden.

(3) Zuständig für das Sperren und für die Aufhebung der Sperrung ist der Fdl Bouzonville. Bei Nichtbesetzung des Fdl Bouzonville sperrt der Fdl Hemmersdorf das Gleis gemäß Absatz (12).

(4) Das Gleis der freien Strecke darf nur gesperrt werden, wenn
a) die Sperrung zwischen den beiden Fdl vereinbart wurde,
b) der Fdl Hemmersdorf bestätigt hat, dass der zuletzt in Richtung Hemmersdorf gefahrene Zug dort angekommen ist,
c) der zuletzt in Richtung Bouzonville gefahrene Zug dort angekommen ist.
Ausnahme: Sollen auf dem deutschen Grenzstreckenabschnitt Arbeiten durchgeführt werden, kann der Fdl Hemmersdorf das Gleis gemäß Absatz (12) alleine sperren, wenn der Fdl Bouzonville nicht anwesend ist.

(5) Das Gleis wird gesperrt mit den Worten:
„**Gleis zwischen Bouzonville und Hemmersdorf gesperrt**“.
(„Voie entre Bouzonville und Hemmersdorf fermée“)

(6) Für die Gleissperrung sind die nach den Vorschriften des jeweiligen Infrastrukturbetreibers erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zu treffen.

(7) Auf der Grenzstrecke darf jeweils nur ein Infrastrukturbetreiber arbeiten (Ausnahme nur nach schriftlicher Vereinbarung der beiden Infrastrukturbetreiber).

(8) Die technischen Stellen teilen den zuständigen Fdl die Beendigung der Arbeiten mit.

(9) **Maßnahmen bei Aufheben der Gleissperrung**
a) Bei Arbeiten auf deutschem Gebiet meldet der Fdl Hemmersdorf an den Fdl Bouzonville:

„Arbeiten im Gleis Bouzonville – Hemmersdorf von der Grenze bis Hemmersdorf beendet“.
„Travaux sur la voie Bouzonville – Hemmersdorf entre la frontière et Hemmersdorf terminés“.

b) Bei Arbeiten auf französischem Gebiet versichert sich der Fdl Bouzonville, dass der Arbeitsverantwortliche der Aufhebung der Gleissperrung zugestimmt hat. *

(10) Die Gleissperrung wird vom Fdl Bouzonville aufgehoben mit den Worten:

„**Sperrung des Gleises zwischen Bouzonville und Hemmersdorf aufgehoben**“.
(„Fermeture de la voie entre Bouzonville et Hemmersdorf levée“).

(11) Der Fdl Bouzonville trägt die Gleissperrung im „registre d´annonce des trains“ (**Anlage 6**) ein.

(12) Der Fdl Hemmersdorf überprüft im Zugmeldebuch, ob der Fdl Bouzonville anwesend ist (siehe Abschnitt 5 Absatz (3)) und vergewissert sich zusätzlich fernmündlich, ob das Stellwerk besetzt ist. Ist dies nicht der Fall, sperrt er das Gleis ohne den Fdl Bouzonville und trägt die Gleissperrung im Zugmeldebuch ein. Die Sperrfahrten verkehren gemäß Abschnitt 6.3.

6.3. Sperrfahrten bei Arbeiten

(1) Die Sperrfahrten dürfen von Hemmersdorf und von Bouzonville aus nur bis zur Grenze und zurück fahren.

(2) Wenn das Gleis gemäß der Regelungen in Punkt 6.2 gesperrt ist, dürfen in diesem Gleis Sperrfahrten nach den Bestimmungen des jeweiligen Infrastrukturbetreibers durchgeführt werden.

(3) Sperrfahrten werden nicht abgemeldet und deren Beendigung dem Nachbar-Fdl nicht mitgeteilt.

(4) Die Meldung vom Fdl Hemmersdorf über die Beendigung der Arbeiten ist zugleich die Bestätigung, dass alle Sperrfahrten auf deutschem Gebiet beendet sind.

6.4. Bleibt frei

Document propriété de SNCF

7.Bilden der Züge - Regelfall

7.1. Zugbildung

(1) Reisezüge: maximal 200 m Gesamtlänge

(2) Güterzüge: in Bremsstellung G darf die maximale Achsenzahl 250 Achsen Gesamtstärke nicht überschreiten.
Die maximale Zuglänge beträgt 700 m (einschließlich Triebfahrzeuge) .

(3) In Reisezügen dürfen keine Güterwagen eingestellt werden.

7.2. Bleibt frei

7.3. Bremsen – Bremsberechnung – Bremszettel – Wagenliste

(1) Alle Fahrzeuge im Zug müssen an die Hauptluftleitung angeschlossen sein. Das erste und letzte Fahrzeug muss gebremst sein.

(2) a) Die Güterzüge werden in Bremsstellung „G“ gefahren.
Zwischen Bouzonville und Hemmersdorf werden 57 Mindestbremshundertstel benötigt.

b) Es wird ein zweisprachiger Bremszettel nach Anlage 7 erstellt. Ergibt die Bremsberechnung, dass Bremshundertstel fehlen, ist die Weisung der BZ Karlsruhe einzuholen. Die BZ gibt die Weisung mit einer zweisprachigen Fahrplan-Mitteilung nach Anlage 4.

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

7.4. Bleibt frei

7.5. Maximal zulässige Geschwindigkeit der Züge

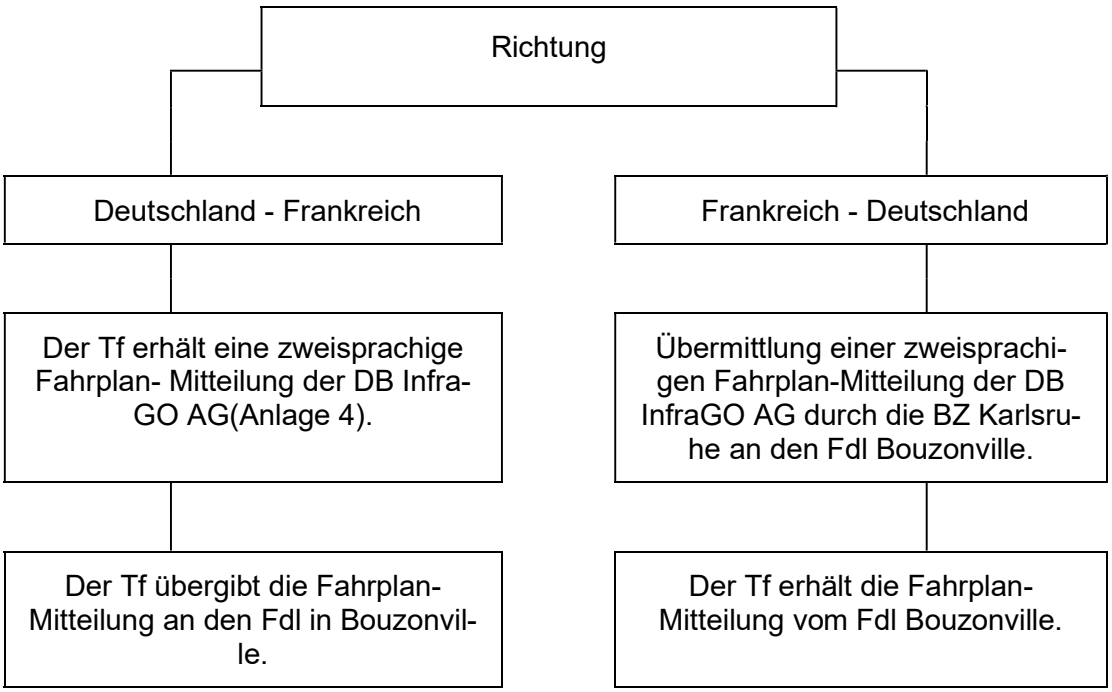
Die maximal zulässige Geschwindigkeit auf der Grenzstrecke beträgt in Frankreich 50 km/h, in Deutschland 60 km/h.

8.Bilden der Züge - Besonderheiten

8.1. Fahrzeuge mit niedrigerer Geschwindigkeit

(1) Fahrzeuge, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger als die des Zuges ist, dürfen nur in zwingenden Ausnahmefällen mit Genehmigung der BZ Karlsruhe und des CO2C Lorraine in Züge eingestellt werden. BZ und CO2C verständigen sich gegenseitig.

(2) Der Tf erhält Anweisungen nach der folgenden Übersicht:



8.2. Beförderung gefährlicher Güter

(1) Gefährliche Güter sind die im RID (Reglement concernant le trafic international ferroviaire des marchandises dangereuses) genannten Stoffe und Gegenstände.

(2) Wagen mit gefährlichen Gütern dürfen in Zügen nur befördert werden, wenn sich der Frachtbrief beim Triebfahrzeugführer der Zuglokomotive befindet.

(3) Der Triebfahrzeugführer wird über die im Zug befindlichen gefährlichen Güter durch die Wagenliste unterrichtet.

Document propriété de SNCF

9. Zugpersonal

9.1. Besetzen der Züge mit Zugpersonal

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

10. Verschiedenes

10.1. Tunnel

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

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

1.Généralités

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

Cette nouvelle édition de la consigne commune traitant des particularités d'exploitation de la section frontière Bouzonville-Hemmersdorf remplace l'édition du 01.01.2006 rectifiée du 01.09.2019. Elle est mise en application le 14/12/2025.

1.2. Objet

1. Cette consigne commune définit les conditions spécifiques d'exploitation de la section frontière entre les gares de Bouzonville et d'Hemmersdorf.

2. Cette consigne commune complète toutes les dispositions applicables sur les parties allemandes et françaises de la section frontière entre BOUZONVILLE et HEMMERSDORF concernant l'exploitation de l'infrastructure.
3. Le schéma des gares de Bouzonville et d'Hemmersdorf figure aux annexes **1 et 2.**
4. Cette consigne commune a été établi entre DB InfraGO et SNCF Réseau. Toute modification doit être concertée au préalable.

1.3. Langue à employer

1. Toutes les communications entre l'agent-circulation (AC) de Bouzonville et l'agent-circulation d'Hemmersdorf, concernant la circulation des trains, seront effectuées en langue allemande.

2. Les communications entre le Centre Opérationnel de Coordination des Circulations (CO2C) LORCA et la Betriebszentrale (BZ) de Karlsruhe sont faites en langue française.

3. La connaissance de la langue étrangère doit être intégrée dans les plans de veille des dirigeants correspondants et vérifiée régulièrement.

4. Le code d'épellation/alphabet international doit être utilisé pour les dialogues entre les AC, les conducteurs et les AC (DB-Richtlinie 481.0205A02). Les nombres doivent être dictés chiffre par chiffre. Les abréviations ne doivent pas être utilisées.

1.4. Modifications aux textes réglementaires

1. Les modifications à cette consigne commune doivent faire l'objet d'un accord écrit entre DB InfraGO et SNCF Réseau.

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

<table>
<tr><td rowspan="3">DB InfraGO AG
Region Südwest
Betrieb Netz Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4
D - 66111 SAARBRUCKEN</td><td colspan="2">SNCF Réseau
Direction de la Zone de Production Nord Est</td></tr>
<tr><td>Rédaction</td><td>Vérification et approbation</td></tr>
<tr><td>EIC Lorraine Champagne Adenne
Pôle Sécurité
14, Viaduc J.F. Kennedy
54052 NANCY CEDEX</td><td>Direction de la Zone de Production
Nord Est Normandie
21, rue d'Alsace _ 75010 Paris</td></tr>
</table>

2. DB InfraGO et SNCF Réseau 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.
3. 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.

2. Définitions-Principes d'exploitation et description des installations de la section-frontière Bouzonville - Hemmersdorf

2.1. Définition de la section frontière

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

2.2. Régime d'exploitation et service de la circulation

1. La section frontière BOUZONVILLE - HEMMERSDORF est à voie unique.

2. Pour l'exploitation de la section frontière, chaque poste doit être tenu par un AC.
   Le poste de Bouzonville est normalement fermé à la circulation et peut être ouvert selon la procédure définie au Document de Référence Réseau (disponibilité de l'infrastructure).
   Une exception est tolérée pour des travaux réalisés uniquement sur le réseau allemand avec circulation à voie fermée.

3. L'AC de BOUZONVILLE s'annonce auprès de l'AC d'HEMMERSDORF au début des travaux et à la fin de travaux. Le registre d'annonce des trains est annoté.

4. Les EF demandent leurs sillons auprès de DB InfraGO au moins 60 jours à l'avance.

2.3. Commutation des systèmes de contrôle de vitesse

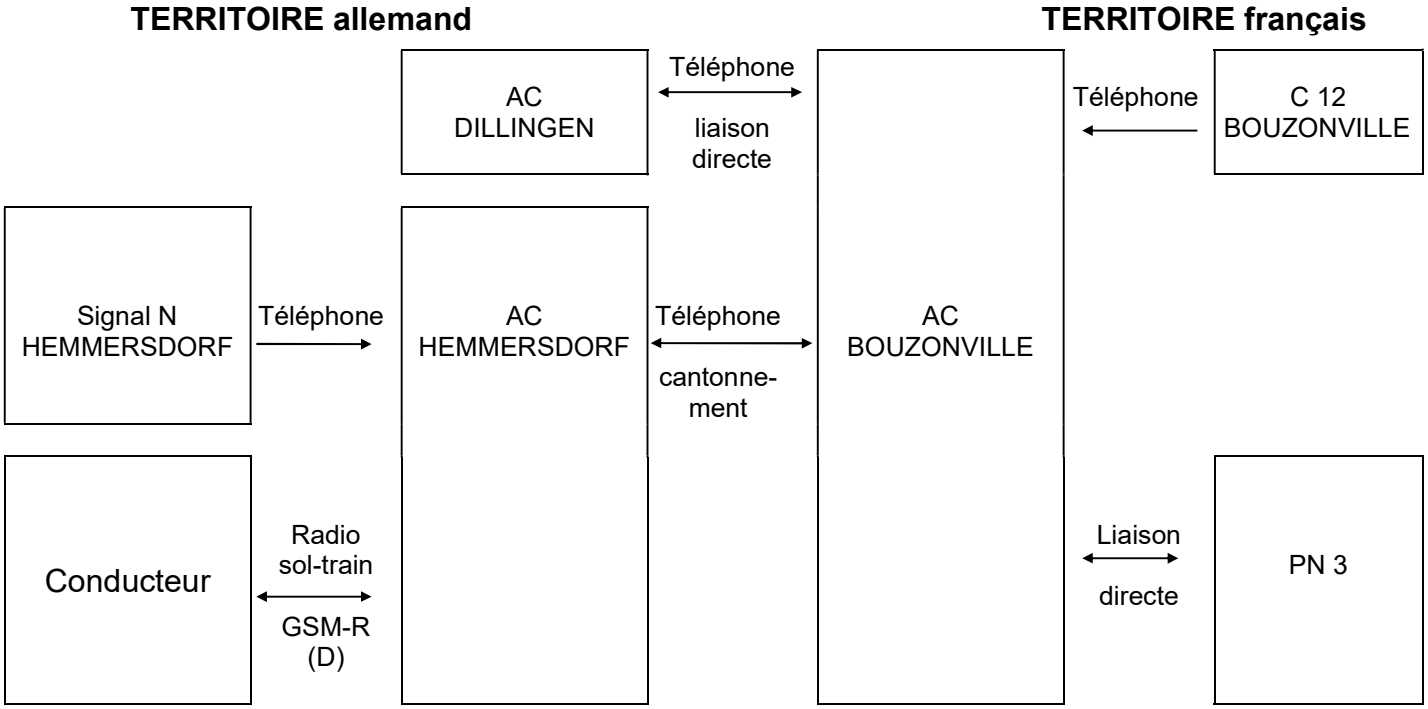
La section-frontière est équipée d'un système de basculage PZB / KVB réalisé en 2 points de commutation qui figurent à l'annexe 8

Un système technique d'assistance pour l'annonce des trains est implanté pour réduire les risques d'erreur lors de l'expédition des trains.

Document propriété de SNCF

2.4. Liaisons téléphoniques

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



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

2.5. Cantonnement des trains

L'espacement des trains entre HEMMERSDORF et BOUZONVILLE est assuré dans les 2 sens de circulation par le cantonnement téléphonique particulier défini dans les articles 5.1 et 5.2.

2.6. Passage à niveau (PN) N° 3 - KM 6,967

1. Le PN n°3 est situé entre la frontière allemande et BOUZONVILLE au km 6,967.

2. Il est du type SAL 2 (PN à signalisation automatique lumineuse à 2 demi-barrières)

3. Mesures à prendre en cas de dérangement :

a) **<u>Différents cas de dérangement :</u>**
- 1/ PN n° 3 RATE D'OUVERTURE

" Bahnübergang n° 3 Schranke lässt sich nicht öffnen"

- 2/ PN n° 3 RATE DE FERMETURE
" Bahnübergang n° 3 Schranke lässt sich nicht schließen"

- 3/ PN n° 3 BRIS DE BARRIERE - tous les feux routiers fonctionnent.
" Bahnübergang n° 3 Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage in Ordnung"

-4/ PN n° 3 BRIS DE BARRIERE. Les feux routiers ne fonctionnent pas.
"Bahnübergang n° 3 Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage defekt"

b) Dès qu'il a connaissance d'un dérangement au PN 3, l'AC avisé (AC Bouzonville ou AC Hemmersdorf) prend les mesures pour arrêter et retenir les trains et en informe immédiatement l'AC voisin sous la forme : **PN n°3 en dérangement (éventuellement la nature du dérangement)** *BU3 gestört (evtl.Art der Störung).*

En fonction de la nature du dérangement, les AC doivent appliquer les mesures suivantes :

- Raté de fermeture (2/), - Bris de barrière et les feux routiers ne fonctionnent pas(4/)	Arrêt et rétention des trains.
- Raté d'ouverture (1/), - Bris de barrière et tous les feux fonctionnent (3/), - Reprise du gardiennage.	Remise à tous les trains pendant la durée du dérangement d'un ordre bilingue n°5, case x.41 : 20 km/h ➢ x.43 entre gare de Bouzonville et/ou x.44 Hemmersdorf ➢ *(- sens BZV-HEM)* x.47.1 du km 6,567 jusqu'au x.48.1 km 6,967 *(- sens HEM-BZV)* x.47.1 du km 7,367 jusqu'au x.48.1 km 6,967 ➢ x.95: Motif Nr. 19 ➢ numéro 95 avec indication complémentaire 95.20

c) En cas de bris de barrière sans avoir l'assurance que tous les feux routiers fonctionnent, l'AC de Bouzonville s'entend avec l'AC d'Hemmersdorf pour expédier en direction du PN 3 en dérangement un train avec l'ordre écrit bilingue DB n°95 puis 95.95 complété avec les mentions suivantes :

- **De s'arrêter avant le PN 3 au km 6,967**
  (Halten Sie vor dem BÜ Nr.3 in km 6,967)
- **Et vérifier que tous les feux routiers du PN fonctionnent normalement**
  (Überprüfen Sie, ob alle Lichtzeichen des BÜ normal funktionieren.)
- **Et faites part de vos constatations à l'AC de Hemmersdorf ou de Bouzonville**
  (Melden Sie Ihre Feststellungen an den Fdl HEM ou BZV)
- ***Motif: Bris de barrière***

d) Reprise de la circulation normale
L'AC de Bouzonville avise l'AC de Hemmersdorf de la reprise du service normal.

Document propriété de SNCF

2.7. Modification de la signalisation permanente

Les deux gestionnaires d'infrastructure s'informent mutuellement des modifications permanentes de la signalisation sur la section frontière.

Les modifications de la signalisation sont portées à la connaissance des entreprises ferroviaires :

- Pour la partie française de la section frontière, par SNCF Réseau au moyen d'ARTIC (Avis de Restriction Temporaire de l'Infrastructure pour les conducteurs)
- Pour la partie allemande de la section frontière, par DB INFRAGO AG au moyen du La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten)

Particularité :

Les modifications qui concernent les deux gestionnaires d'infrastructure font l'objet d'une concertation préalable et sont reprises dans les deux documents (ARTIC et La).

2.8. Installations de limitations temporaires de vitesse

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

1) LTV prévues :

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

Sens DB INFRAGO AG vers SNCF RÉSEAU :
Au plus tard le mardi de la semaine S-1 avant la mise en place de la LTV.
Sens SNCF RÉSEAU vers DB INFRAGO AG:
Au plus tard le mardi de la semaine S-5 avant la mise en place de la LTV.

b) Les conducteurs sont informés de la limitation temporaire de vitesse prévue sur la section frontière Bouzonville Hemmersdorf par le système **La** (La : système allemand d'information des LTV et autres particularités) de DB INFRAGO AG et ceci pour les deux sens de circulation.
La diffusion via « ARTIC » est établit au plus tard le mardi de S-1 à 17h00.

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

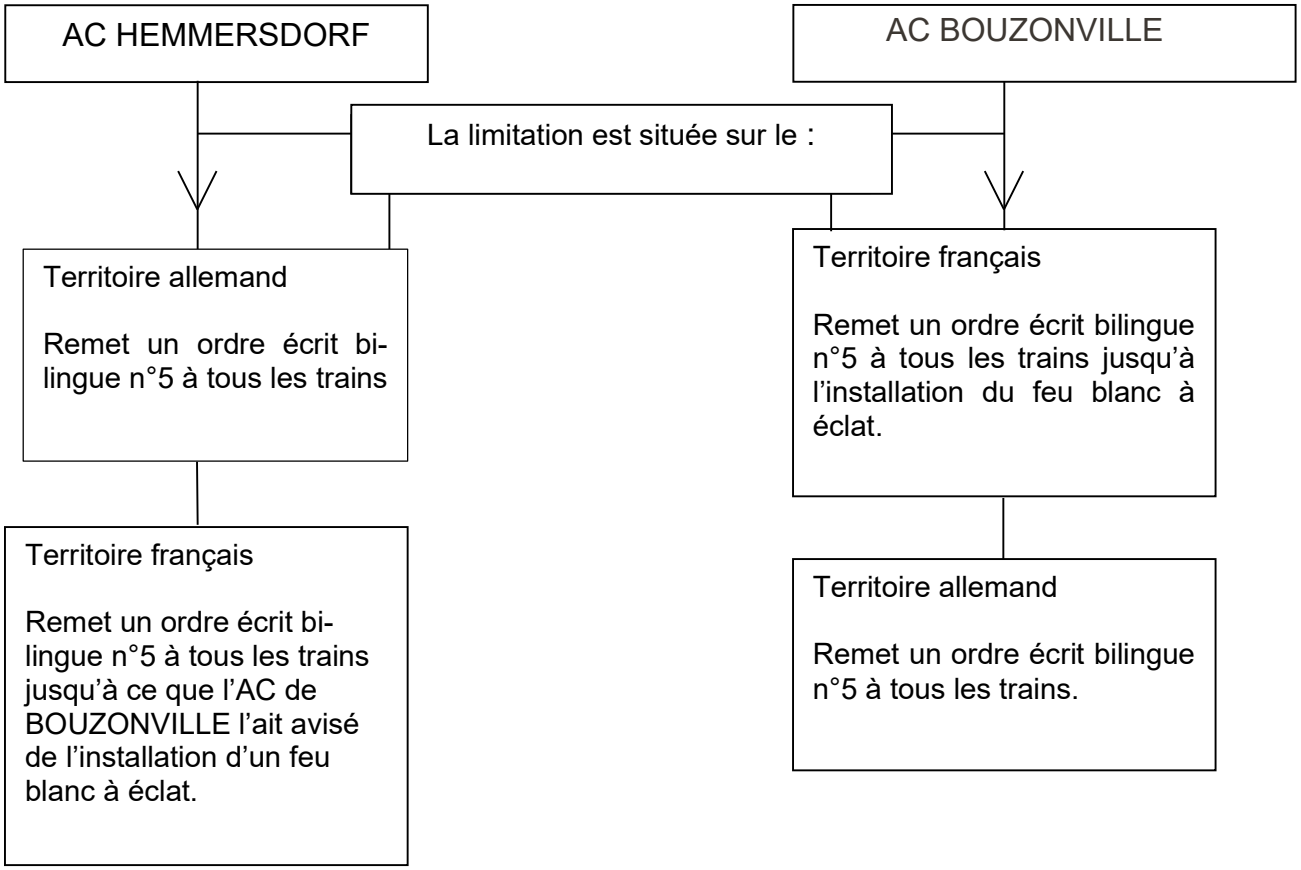
2) Les LTV inopinées :

a) Les LTV installées inopinément sont à signaler :

- Sur le territoire allemand : par les services techniques compétents de DB INFRAGO AG immédiatement à l'AC de HEMMERSDORF qui les répercute à l'AC de BOUZONVILLE.

- Sur le territoire français : par les services techniques compétents de SNCF RÉSEAU immédiatement à l'AC de BOUZONVILLE qui les répercute à l'AC de HEMMERSDORF et au CO2C LORCA.

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



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

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

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

2.9. Modifications des installations

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

DB InfraGO AG Region Südwest Netz Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken	SNCF Réseau Zone de Production Nord Est Normandie Etablissement Infra Circulation Lorraine Champagne Ardenne 14, viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex

3.PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS

3.1. Horaires des trains

1) L'horaire de service sur cette section frontière est établi par DB INFRAGO AG en étroite coordination avec SNCF Réseau.

2) Les trains de sens Allemagne - France reçoivent des numéros pairs.
Les trains de sens France Allemagne reçoivent des numéros impairs.

3) Chaque changement de caractéristique, de vitesse, de plan de transport sur le territoire français est à adresser par SNCF Réseau à DB InfraGO.

4) SNCF Réseau (EIC LORCA) reçoit de DB InfraGO, au plus tard deux semaines avant le changement de service, deux exemplaires des fascicules horaires et des renseignements techniques de la section frontière Bouzonville Hemmersdorf.

5) Le Regionalbereich Netz Südwest est à aviser de toute limitation permanente de vitesse devant être appliquée sur le territoire français.
Tant que cette vitesse n'est pas inscrite aux documents horaires, les conducteurs doivent être avisés comme pour la mise en place d'une limitation de vitesse inopinée (voir article 2.8).

3.2. Signalisation d'arrière des trains

Entre Bouzonville et Hemmersdorf (et inversement), la signalisation portée par les trains est réalisée selon les prescriptions suivantes :

Signalisation d'avant :

- 3 feux blancs disposés en triangle.

Signalisation d'arrière :

Les règles françaises sont applicables en fonction du type de train (train de machine, machine HLP, train de voyageurs ou train de marchandises)

- 2 feux rouges fixes (signaux incorporés ou lanternes amovibles)

Ou

- 2 plaques réfléchissantes.

Les mesures à prendre en cas d'anomalie dans la constitution de la signalisation des trains sont celles définies par les règles nationales.

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

3.3. Acheminement des transports exceptionnels

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

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

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

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

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

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

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

3) Les TE sont à acheminer en tête de train. Ils ne doivent être incorporés qu'après réception de l'autorisation par le COGC Lorraine et la Betriebszentrale KARLSRUHE.
Les envois relevant d'une LÜ de France vers l'Allemagne, sont repérés sur le relevé de véhicule par la mention « N°…BTE », comportant le numéro d'ordre de SNCF RÉSEAU

4) L'AC chargé d'expédier un train comportant un TE doit, au préalable, renseigner l'AC de la gare voisine et lui communiquer les numéros de l'ATE de SNCF RÉSEAU et du LÜ de DB INFRAGO.
Avant de donner l'autorisation d'expédier le train l'AC de la gare voisine vérifie que les numéros communiqués correspondent aux documents en sa possession.

3.4. Trains spéciaux

1. Un train spécial est un train ne figurant pas au TST de la section frontière (cf. art 5.1).

2. Le service horaire DB InfraGO ou BZ KARLSRUHE et le COGC LORCA organisent les mises en marche de ces trains spéciaux sur la section frontière d'un commun accord et s'échangent les données nécessaires à la circulation de ces trains.

3. Ces trains doivent être concertés le plus tôt possible, au moins 4 heures avant l'heure théorique de départ.

4. BZ KARLSRUHE avise les AC concernés.

5. Pour ces trains circulant dans le sens France-Allemagne, la BZ KARLSRUHE communique par Fax à l'AC de Bouzonville une fiche de marche (Fahrplan-Mitteilung) bilingue (voir annexe 4) comportant le mode de freinage et le pourcentage de poids-frein nécessaire, le numéro et la catégorie statistique du train. L'AC de Bouzonville remet la fiche de marche au conducteur.

6. Les trains spéciaux ne doivent pas être mis en marche les DF des 2 pays, ainsi que pendant les périodes de fermeture à la circulation de la section frontière, sauf autorisation spéciale définie d'un commun accord.

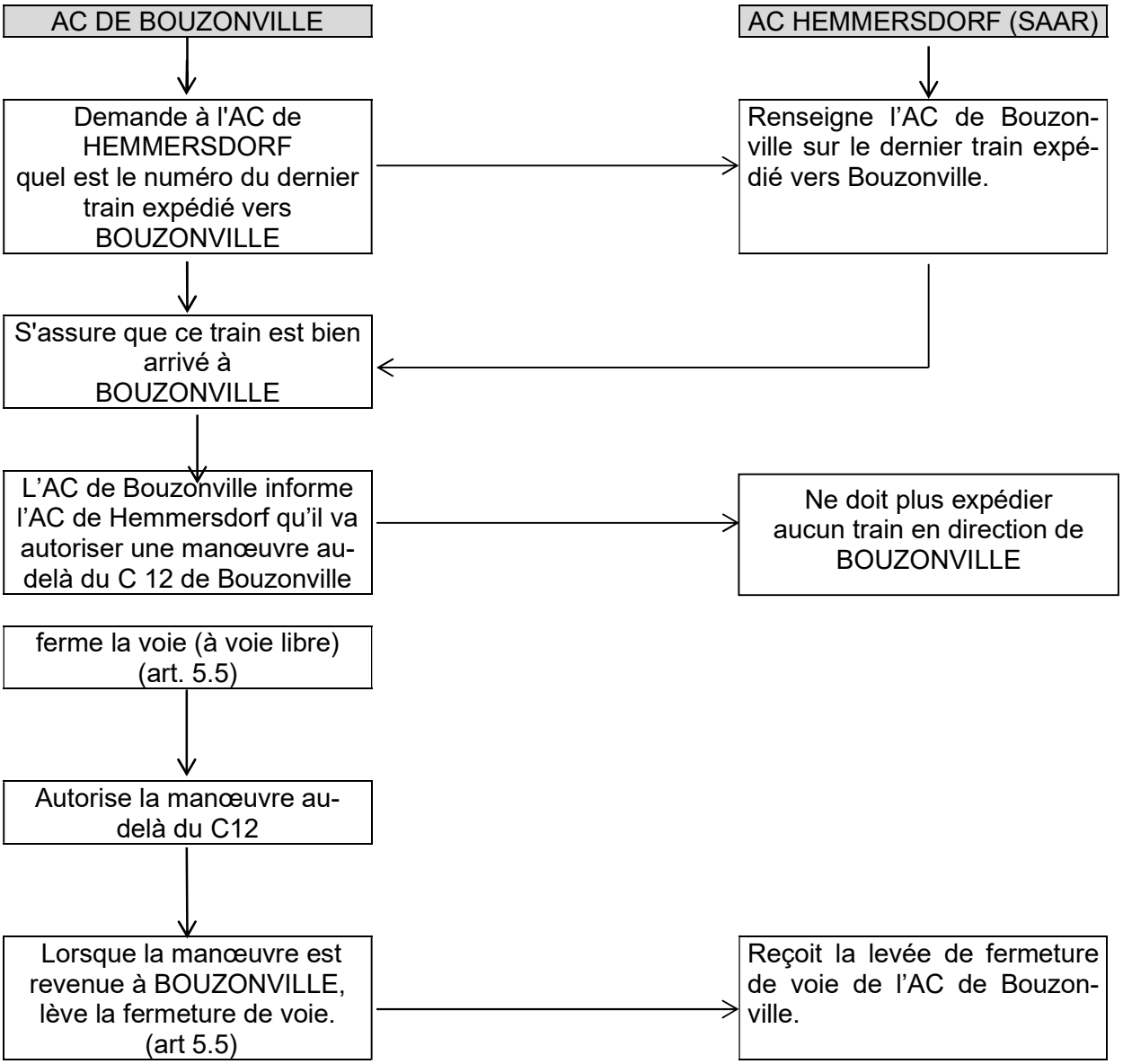
3.5. Suppression de trains

1) En cas de suppression de train sur la section frontière, les ExF doivent en aviser dès que possible le BZ KARLSRUHE

2) La BZ KARLSRUHE avise l'AC de Bouzonville, qui note la suppression du train sur son carnet d'enregistrement des dépêches. Le BZ KARLSRUHE avise également l'AC de Hemmersdorf.

4. Manœuvres au-delà du signal d'entrée C12 de Bouzonville

Les manœuvres sont effectuées dans les limites de la gare.
Exceptionnellement, si une manœuvre doit être réalisée au-delà du C12, la procédure suivante doit être appliquée :



5.Circulation des trains

5.1. Ordre de succession des trains

En cas de mise en marche de plusieurs circulations sur une même journée, un document reprenant l'ordre de succession des trains doit être établi par la BZ KARLSRUHE.

5.2. 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 Hemmersdorf"**
   (Ici, AC Hemmersdorf) ou **"Hier Fdl Bouzonville"** (Ici, AC Bouzonville).
   A chaque prise de service les AC s'identifient en précisant leur nom.
4. Les dépêches à contenu prescrit doivent être collationnées, le collationnement est précédé des mots : **"Ich wiederhole"** (je répète).

   L'exactitude du collationnement est à confirmer par le mot : **"Richtig"** (exact).
5. Les communications sans contenu prescrit doivent être répétées avec les données essentielles.

5.3. Procédure d'annonce des trains

L'AC de BOUZONVILLE et l'AC de HEMMERSDORF s'annoncent mutuellement les trains.
Chaque annonce est précédée par le mot « Annonce de train » (Zugmeldung)
Les trains des 2 sens sont proposés et acceptés au plus tôt 5 minutes avant l'heure prévue de départ ou de passage.

5.3.1. Offre - Acceptation

5.3.1.1. Trains de sens Allemagne – France

<u>Rôle de l'AC de HEMMERSDORF</u>

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

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

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

Rôle de l'AC de BOUZONVILLE

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

5.3.1.2. Trains de sens France – Allemagne

Rôle de l'AC de BOUZONVILLE

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

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

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

Rôle de l'AC de HEMMERSDORF

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

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

"Zug (Nummer) voraussichtlich ab in Minuten..."
(« annonce de train : train (n°) départ prévu à ... »
(minutes de l'heure de départ ou de passage)).

5.3.2. Reddition de voie libre

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

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

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

5.4. Ordres écrits

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

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

5.5. Fermeture de la voie sur la section frontière pour accident, incident ou manœuvres au-delà du C12

1) L'AC de BOUZONVILLE est seul qualifié pour fermer la voie et pour lever la fermeture de voie.

2) La pleine voie ne peut être fermée que si :

- la fermeture a été concertée entre les 2 AC,
- le dernier train est bien arrivé à Bouzonville ou Hemmersdorf.

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

3) Pendant la fermeture de voie, les prescriptions propres à chaque gestionnaire d'infrastructure sont appliquées de part et d'autre.

4) L'avis de fermeture de la voie est donné par l'AC de BOUZONVILLE par la dépêche :
„Gleis zwischen BOUZONVILLE und HEMMERSDORF gesperrt“
(Voie entre BOUZONVILLE et HEMMERSDORF fermée).

5) La fermeture de la voie ne doit être levée par l'AC de BOUZONVILLE que lorsque toutes les circulations engagées à voie fermée (ou le train ou la partie de train en détresse) ont dégagé la voie soit à BOUZONVILLE soit à HEMMERSDORF.

6) La fermeture de la voie est levée par la dépêche :

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

5.6. Train ou partie de train laissée en pleine voie

1) Lorsqu'en pleine voie un train est en détresse ou lorsqu'une partie de train doit être abandonnée, il faut procéder à une fermeture de voie pour assurer le dégagement de la voie (art. 26).

2) La fermeture de la voie ne doit être levée que si les prescriptions de l'article 24.5 sont remplies.

5.7. Circulation à voie fermée d'un train de secours

1)

a) L'application de cet article est subordonnée à l'application préalable des points 1 à 4 de l'article 5.5.

b) Pour la circulation à voie fermée au cours de travaux, les dispositions de l'article 63 sont applicables.

2) **La circulation à voie fermée a pour origine HEMMERSDORF**

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

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

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

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

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

c) La circulation à voie fermée doit recevoir un ordre écrit bilingue n°6 (annexe 3) lui prescrivant de marcher à vue. (Motif n° 12 et/ou n° 13).

3) **La circulation à voie fermée a pour origine BOUZONVILLE**

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

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

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

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

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

c) la circulation à voie fermée est expédiée avec un ordre écrit bilingue n°6 prescrivant de marcher à vue (annexe 3 motif n° 12 et/ou n° 13).

5.8. Dérangement de l'ensemble des moyens de communication

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

5.9. Arrêt des circulations en cas de danger

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

Document propriété de SNCF

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

Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten sofort anhalten
Ich wiederhole:
Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten sofort anhalten
Hier …(Tätigkeit und Name des Meldenden)

Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations
Je répète :
Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations
Ici …. (Nom et fonction de l'émetteur)

3) L'AC d'HEMMERSDORF doit émettre l'alerte par radio sol - train que le train se trouve sur le territoire français ou allemand.

5.10. Demande de secours

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

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

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

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

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

L'AC de BOUZONVILLE autorise le mouvement de retour à BOUZONVILLE en complétant l'ordre bilingue n°95 puis 95.95 (annexe 3) par le texte suivant :

"Kehren sie zurück bis Einfahrtsignal C12 in km 0,371 des Bahnhofs Bouzonville dann melden Sie sich am Telefon".
(Revenez jusqu'au signal d'entrée C12 Km 0,371 de la gare de Bouzonville puis présentez – vous au téléphone).

L'AC de HEMMERSDORF autorise le mouvement de retour à HEMMERSDORF par un ordre écrit bilingue n°95 puis 95.95 selon les prescriptions de la réglementation allemande.

5.11. Situations dangereuses

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

2) L'AC de HEMMERSDORF avise le (Notfallleitstelle) service des urgences à KARLSRUHE.
3) L'AC de BOUZONVILLE avise le CO2C LORCA.
4) Les AC de HEMMERSDORF et de BOUZONVILLE s'entendent pour appliquer les mesures adéquates et avisent leur direction conformément aux directives de chaque gestionnaire d'infrastructure.
5) Une enquête commune doit être effectuée de façon concertée par les représentants des deux gestionnaires d'infrastructure.
6) En cas de déraillements ou d'autres situations dangereuses qui nécessitent l'intervention de techniques de relevage, les moyens d'intervention utilisés sont concertés entre les représentants des deux gestionnaires d'infrastructure de façon à assurer le retour à la situation normale dans les meilleures conditions.

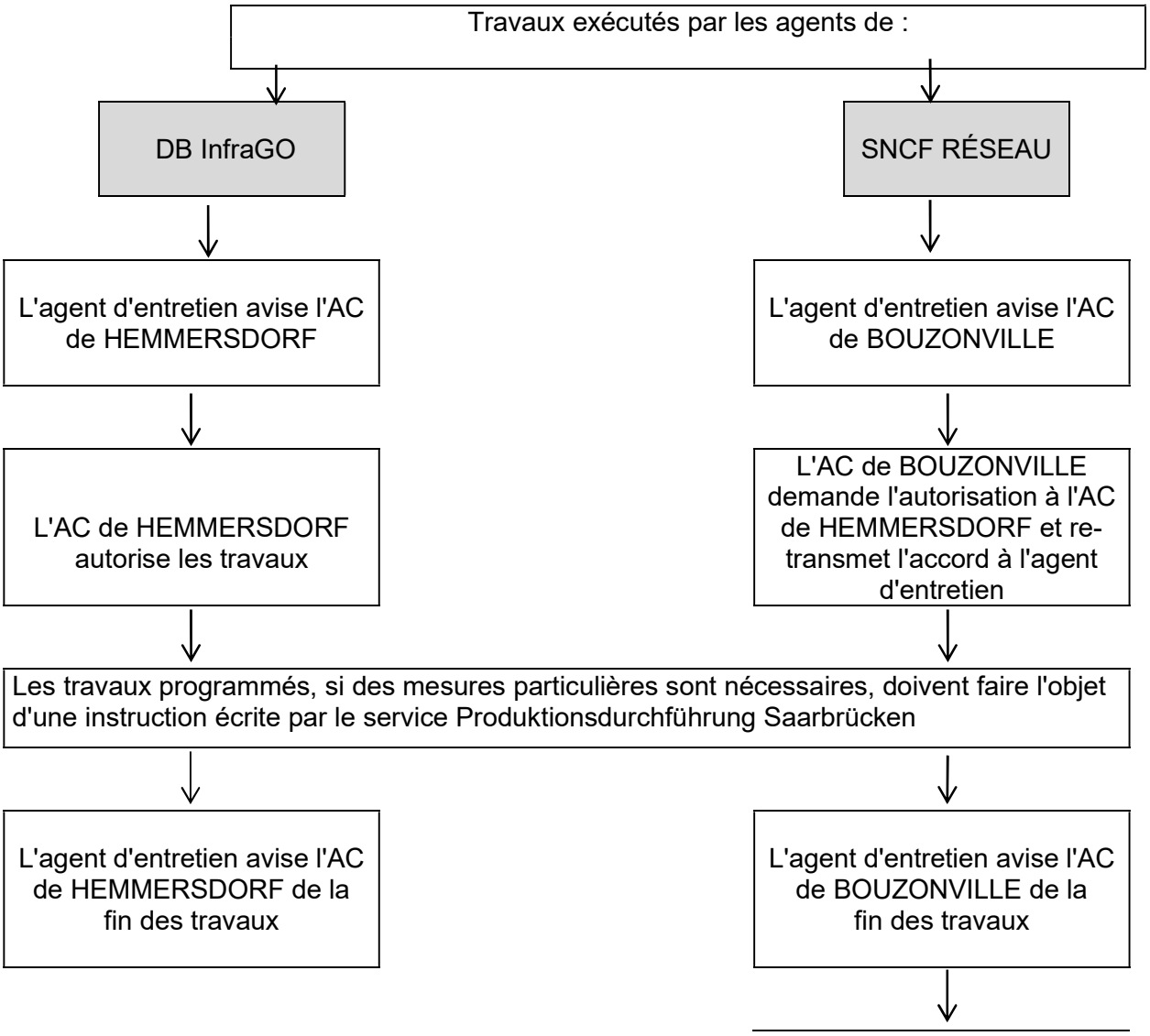
Document propriété de SNCF

6. TRAVAUX

6.1. Travaux sur les installations de sécurité ne nécessitant pas de fermeture de voie

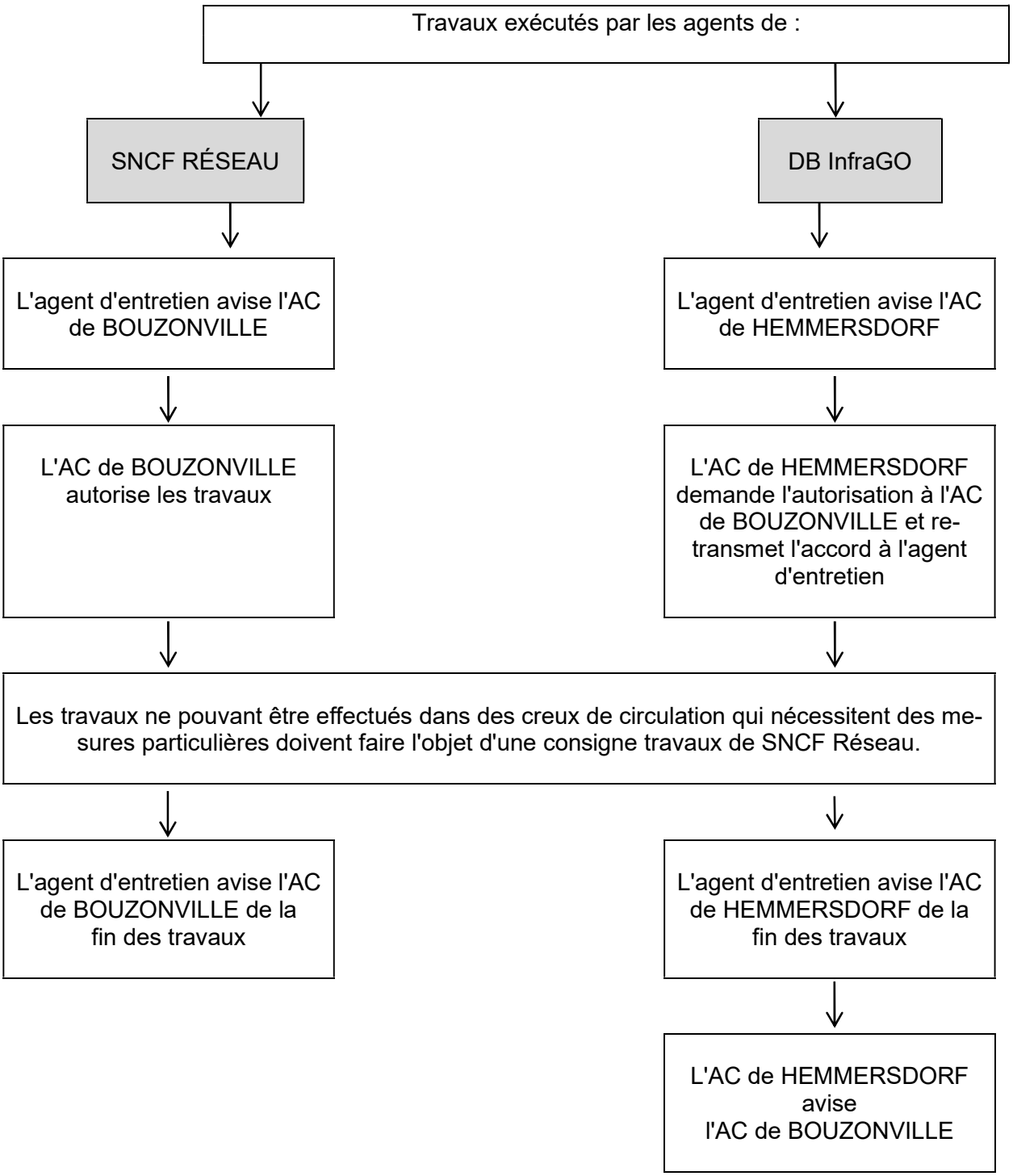
1) Chaque GI ne peut effectuer des travaux que sur les installations situées sur son territoire national.
2) En complément des dispositions propres à chacun des GI, les agents appliquent les prescriptions suivantes :

a) Travaux sur le territoire allemand



L'AC de BOUZONVILLE
avise
l'AC de HEMMERSDORF

b) Travaux sur le territoire français



3) Les instructions écrites doivent être arrêtées en commun par le Regionalbereich de DB INFRAGO AG et le CO2C Lorraine au plus tard 4 semaines avant le début des travaux. Ils déterminent à cette occasion la nature des travaux, les conséquences sur la circulation des trains, la

durée et les mesures à prendre, notamment en matière de sécurité du personnel (intervention d'un agent sur le territoire étranger).

6.2. Fermeture de la voie pour travaux en pleine voie

1) Les travaux sont exécutés selon les règles en vigueur du GI concerné.

2) Les travaux doivent faire l'objet d'une concertation préalable entre les AC et les services tech niques de chaque GI.

3) L'AC qualifié pour décider de la fermeture de la voie et de la levée de la fermeture de la voie est l'AC de BOUZONVILLE. Lorsque le poste de BOUZONVILLE est non tenu, l'AC d'Hemmersdorf est autorisé à fermer la voie en application du point 12)

4) La pleine voie ne doit être fermée que :

   a) si la fermeture a été concertée entre les 2 AC.
   b) si l'AC de HEMMERSDORF a donné l'assurance que le dernier train du sens BOUZONVILLE - HEMMERSDORF est arrivé à HEMMERSDORF.
   c) si le dernier train du sens HEMMERSDORF - BOUZONVILLE est arrivé à BOUZONVILLE.

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

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

6) Les mesures de sécurité à appliquer pour assurer la fermeture de la voie sont fixées par les prescriptions propres à chaque GI.

7) Sur la section frontière il ne peut être accordée qu'une seule autorisation de travaux à la fois. Toutefois par exception des travaux peuvent être autorisés simultanément s'ils font l'objet d'un accord écrit entre les deux GI (consigne travaux ,….).

8) Les services techniques avisent l'AC concerné de la fin des travaux.

9) Mesures pour lever la fermeture de la voie.

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

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

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

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

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

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

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

12) L'AC d'HEMMERSDORF vérifie dans son registre d'annonce et téléphone au poste pour s'assurer de l'occupation de BOUZONVILLE. En cas d'absence d'AC à BOUZONVILLE, l'AC d'HEMMERSDORF est autorisé à fermer la voie et en prend attachement sur son registre d'annonce de trains. L'engagement de la circulation à voie fermée est autorisé suivant l'art 6.3.

6.3. Circulation à voie fermée pour travaux

1) Les circulations à voie fermée de BOUZONVILLE et HEMMERSDORF ne doivent pas dépasser la frontière de leur pays respectif.

2) Dès que la voie est fermée selon le point 6.2, les trains de travaux peuvent être engagés selon la réglementation propre à chaque GI.

3) L'engagement et le dégagement de ces trains de travaux ne sont pas à annoncer entre AC.

4) La dépêche de fin de travaux de l'AC de HEMMERSDORF est la confirmation que tous les trains de travaux engagés du côté allemand ont dégagés la voie à HEMMERSDORF.

6.4. Réservé

Document propriété de SNCF

7.Composition des trains. Cas généraux

7.1. Composition des trains

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

2) Trains de marchandises :trains freinés au FCM avec un maximum de 250 essieux et une longueur maximale de 700 m (locomotive comprise).

3) Aucun wagon de marchandises ne peut être incorporé dans un train de voyageurs.

7.2. Réservé

7.3. Freinage des trains

1) Tous les véhicules doivent être raccordés à la conduite générale. Le frein doit fonctionner sur le premier et le dernier véhicule.

2) Le pourcentage de freinage minimum requis entre BOUZONVILLE et HEMMERSDORF est de 57% pour les trains de fret. Les manettes doivent être sur position G.

   Il est établi un bulletin de freinage bilingue (annexe 7). Si la masse freinée est inférieure à la masse freinée nécessaire, la BZ KARLSRUHE doit en être informée. Cette dernière donne alors ses instructions sur l'imprimé bilingue intitulé "Fiche de marche" (Fahrplanmitteilung annexe 4).

7.4. Réservé

7.5. Vitesse limite des trains

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

8.Composition des trains. Cas particuliers

8.1. Incorporation de véhicules inaptes à la vitesse maximale du train

1) Des véhicules inaptes à la vitesse limite du train dans lequel ils sont incorporés ne peuvent l'être qu'exceptionnellement et avec accord commun du CO2C Lorraine et de la BZ KARLSRUHE.

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

Sens Allemagne → France

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

Sens France → Allemagne

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

8.2. Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses

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

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

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

9.Personnel des trains

9.1. Equipement des trains en personnel

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

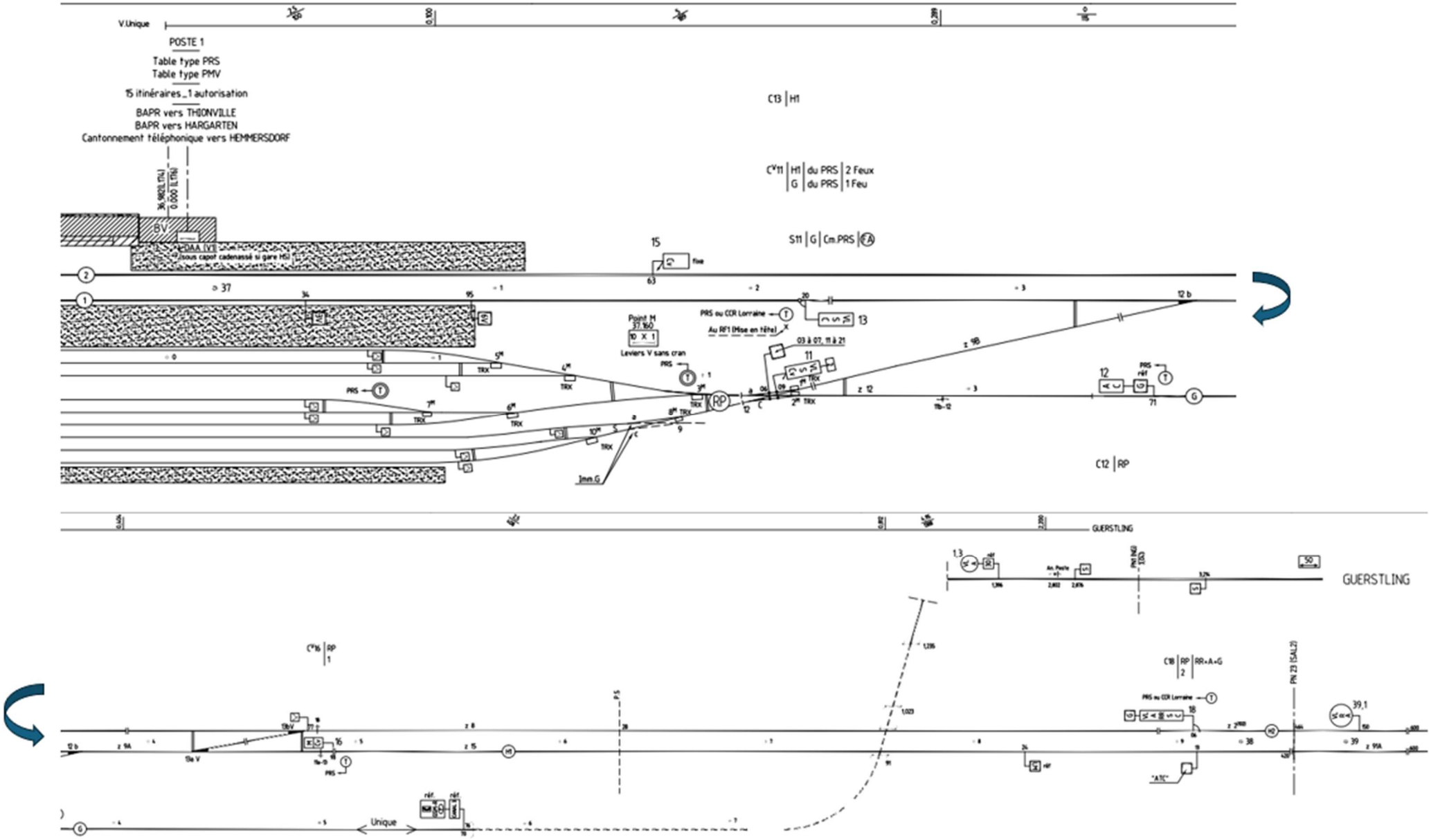
10. Divers

10.1. Tunnels

Il existe 2 tunnels sur la section frontière française.
Le premier, du Km 0,574 au Km 0,790.
Le second, du Km 1,019 au Km 1,229.
Les caractéristiques concernant ces tunnels figurent à l'annexe n°9. Ces renseignements peuvent être nécessaires aux services de secours en cas d'accident ou d'incident.

ANNEXE 1 / ANLAGE 1 : Lageplan des Bahnhofs Bouzonville / Plan de la gare de Bouzonville

Document propriété de SNCF

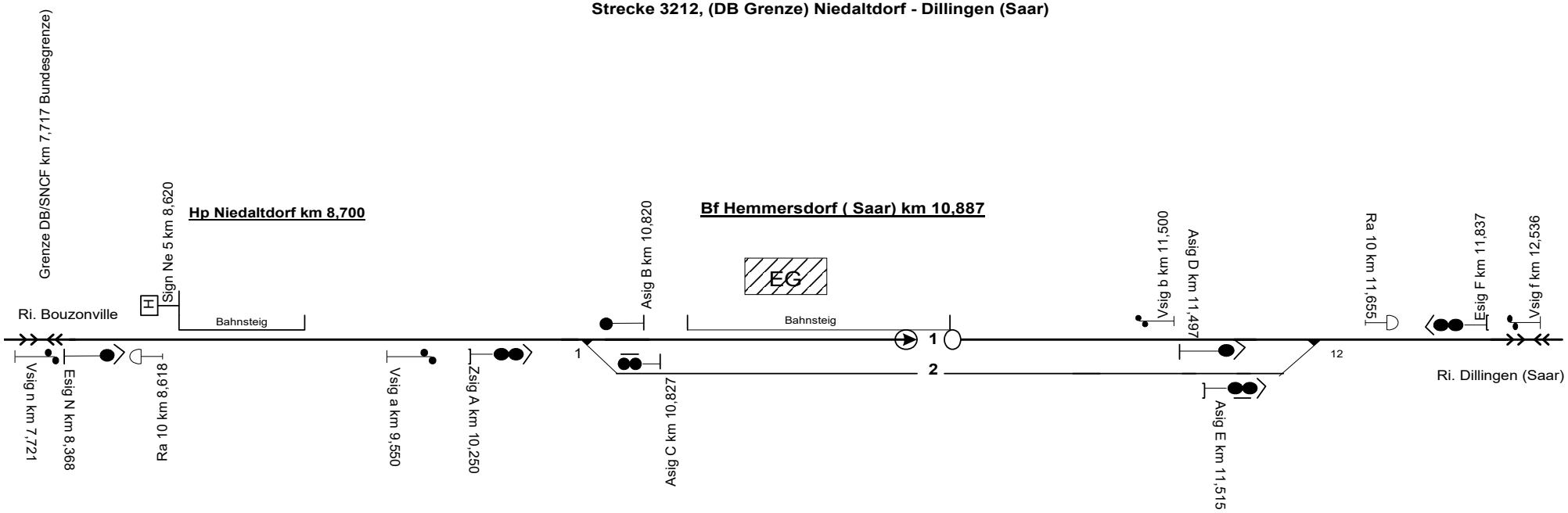

V.Unique
POSTE 1
Table type PRS
Table type PMV
15 itinéraires _ 1 autorisation
BAPR vers THIONVILLE
BAPR vers HARGARTEN
Cantonnement téléphonique vers HEMMERSDORF
BV
C13 | H1
C11 | H1 | du PRS | 2 Feux
G | du PRS | 1 Feu
S11 | G | Cm.PRS
Point M
37,160
Leviers V sans cran
PRS ou CCR Lorraine
Au RF1 (Mise en tête)
03 à 07, 11 à 21
C12 | RP
GUERSTLING
C16 | RP
1
C18 | RP | RR+A+G
2
39,1
Unique

ANNEXE 2 / ANLAGE 2: Lageplan des Bahnhofs Hemmersdorf / Plan de la gare de Hemmersdorf

Document propriété de SNCF

Grundplan

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



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

ANNEXE 3 a / ANLAGE 3 a: Befehl der DB (Deutsch/Französisch) / Ordre de la DB (Allemand/Français)

Befehle 1-9 Instruction européenne 1-9

A Zugnummer N° du train C Standort des Zuges Localisation du train

E Anzahl der Vordrucke Nombre de formulaires D Standort des Anweisenden Localisation de l´émeteur

1 ☐ Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal Autorisation de franchir un EOA / Signal

☐ 1.10 darf vorbeifahren est autorisé à am EOA/Signal franchir un EOA/Signal 1.11.1 km / 1.11.2 Signal, Zugmeldestelle Signal, Poste

und et 1.12.1 km / 1.12.2 Signal, Zugmeldestelle Signal, Poste

☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit est dispensé de marcher à vue und et 1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle Signal, Poste

☐ x.95 Zusätzliche Instructions complémentaires Anweisungen

x.96 *[Freitext texte libre]*

2 ☐ Weiterfahren nach TR / Weiterfahren nach Vorbeifahrt Autorisation de circuler après un TR/un franchissement de signal

☐ 2.10 darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrterlaubnis empfangen wurde Si aucune MA n´est reçue, est autorisé à poursuivre en mode SR

☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit est dispensé de marcher à vue

☐ x.95 Zusätzliche Instructions complémentaires Anweisungen

x.96 *[Freitext texte libre]*

3 ☐ Verbleiben im Stillstand Obligation de rester à l´arrêt

☐ 3.10 Verbleiben im Stillstand Rester à l´arrêt

☐ 3.15 "Fahrt beenden" durchführen Exécuter la fin de mission

☐ 3.20 Vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis löschen Supprimer la MA disponible

4 ☐ Widerruf eines Befehls Annulation d´une instruction

☐ 4.10 Befehl Instruction opérationnelle 4.11 eindeutige Kennung Identification unique wird widerrufen est annulée

5 ☐ Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung Obligation de circuler à vitesse limitée

☐ x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung Circuler à une vitesse maximale de x.42.1 km/h zwischen/in Entre / à und et x.43 Zugmeldestelle Localisation

von de x.44 Zugmeldestelle Localisation x.47.1 km / x.47.2 Signal bis à x.48.1 km / x.48.2 Signal

☐ x.95 Zusätzliche Instructions complémentaires Anweisungen

x.96 *[Freitext texte libre]*

6 ☐ Fahren auf Sicht Marcher à vue

☐ 6.40 Fahren auf Sicht [und et] Marcher à vue ☐ x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung Circuler à une vitesse maximale de x.42.1 km/h

zwischen/in Entre / à x.43 Zugmeldestelle Localisation und et

von/de x.44 Zugmeldestelle Localisation x. 47.1 km / x.47.2 Signal bis/ à x .48.1 km / x.48.2 Signal

☐ x.90 Strecke aus folgendem Grund prüfen Vérifier le pacours pour la raison suivante x.91 *[Freitext texte libre]* Ergebnis melden an Présenter ses conclusions à x.92 *[Freitext texte libre]*

☐ x.95 *Zusätzliche* Instructions complémentaires *Anweisungen*

x.96 *[Freitext texte libre]*

7 ☐ Starten in SR Autorisation de se remettre en marche aprés préparation d´un mouvement

☐ 7.10 darf in SR starten Est autorisé à circuler en SR

☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit Est dispensé de marcher à vue

☐ 7.20 darf vorbeifahren am EOA Est autorisé à franchir un EOA

7.21 Signal, Zugmeldestelle Signal, localisation

8 ☐ BÜ sichern Sécurisation d´un PN

☐ 8.50 muss halten vor BÜ S´arrêter avant le PN zwischen/in entre / à x.43 Zugmeldestelle Localisation und et

in à x.44 Zugmeldestelle Localisation 8.51.1 km und et 8.52.1 km und et 8.53.1 km

und et 8.54.1 km und et 8.55.1 km und et 8.56.1 km

und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist est autorisé à poursuivre la marche lorsque le/s PN est / sont sécurisé/s

9 ☐ Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung Obligation de circuler avec des restrictions d´alimentation électrique

☐ 9.40 Eingeschränkte Fahrstromversorgung Restrictions d´alimentation électrique zwischen/in entre / à x.43 Zugmeldestelle Localisation und et

x.44 Zugmeldestelle Localisation von de x.47.1 km / x.47.2 Signal bis à x.48.1 km / x.48.2 Signal

Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert La limitation de l´alimentation de courent est affichée ☐ 9.67 ja oui [oder ou] ☐ 9.68 nein non

☐ 9.70 Fahren mit gesenktem Stromabnehmer Circuler avec pantographe abaissé

☐ 9.75 Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter Circuler avec disjoncteur ouvert

V Name Triebfahrzeugführer Nom du conducteur B Datum Date Y Uhrzeit Heure

W Name Anweisender Nom de l´émetteur Z Eindeutige Kennung Identification unique

Grund Nr.	Anlass Motif	v in km/h
10	Gleis kann besetzt sein la voie peut être occupée	a.S.
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis Personnes dans la voie	a.S.
12	Fahrzeuge im Gleis Voie occupée par des véhicules	a.S.
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Circulations engagées sur voie fermée	a.S.
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis Réception sur voie en impasse	30
15	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis Réception sur voie partiellement occupée, une voie de longueur réduite, une voie en impasse réduite	20
16	Kein Durchrutschweg pas de distance de glissement	30
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit Ligne fermée à la circulation	50
18	//	40
19	BÜ nicht ausreichend gesichert PN insuffisamment sécurisé/s	20
20	Spurrillen nicht von Eis u. Schnee befreit ornières verglacées et enneigé	30
21	//	5
22	Bauarbeiten Travaux	)*
23	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gl portion de voie fermée impraticable	a.S.
24	Zustand nach Bauarbeiten Etat de l´infrastructure après travaux	)*
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt personnel du chantier non avisé	a.S.
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La Vitesse inférieure à celle de la "La"	)*
27	Beschäftigte im gesperrten Gleis Agents présents dans la voie fermée	20 a.S.
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau Présomption de défaut de la voie	25 a.S.
29	Mängel am Oberbau défaut de la voie	)*
30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) Présomption d´avarie caténaire (également sur la voie voisine)	a.S.
31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden etc.) Présomption d´avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)	a.S.
32	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel présence possible de glaçons dans le tunnel	a.S.
33	PZB-Streckeneinrichtung gestört Equipement PZB au sol en dérangement	50
34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Enclenchement aiguille/signal en dérangement	50
35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Aiguille immobilisée manuellement sans cadenassage	5
36	Heißläuferortungsanlage / Festbremsortungsanlage gestört DBC / Détecteur de frein(s) sérre(s) en dérangement	200
37	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Information des voyageurs à quai impossible	)*
38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Voyageurs non informés du changement du quai	a.S.
39	Engstelle für Lü-Sendungen gabarit réduit pour transports exceptionnels	10
40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen Armement de la voie insuffisant pour véhicules lourds	)*
41	Spitzensignal unvollständig signalisation d´avant incomplète	40
42	Windwarnung avis de vents forts	80
43	Schwungfahrabschnitt zone de passage sur l´erre	140

a. S. = Auftrag zum Fahren auf Sicht / a.S. = marche à vue

)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

)* = Vitesse limite autorisée variable

V408.0411V01/408.2411V01

Document propriété de SNCF

Befehle 21-95 Ordres 21-95

A Zugnummer N° du train

C Standort des Zuges / Standort der Ranglerabteilung Localisation du train / de la compo. de manoeuvre

E Anzahl der Vordrucke Nombre de formulaires

D Standort des Anweisenden Localisation de l´émetteur

21 ☐ Einfahrt / Weiterfahrt Entrer / Circuler

☐ 21.10 darf in/auf der est autorisé à ..... 21.11 Zugmeldestelle Localisation ☐ 21.12 einfahren entrer [oder] ☐ 21.13 weiterfahren circuler

22 ☐ Ausfahrt aus dem Bf/Bft Sortir de la gare / secteur de circulation

☐ 22.10 darf aus dem est autorisé à sortir de/du ..... 22.11 Bf Gare / 22.12 Bft Secteur de circulation ausfahren

23 ☐ Fahren auf dem Gegengleis Circuler sur le "Gegengleis"

☐ 23.10 fährt auf dem Gegengleis von circule sur le "Gegengleis" ..... 23.11 Zugmeldestelle Localisation bis à Grenze D/F / frontière D/F 23.12 Zugmeldestelle Localisation

24 ☐ Zurückkehrende Fahrten Retour en arrière

☐ 24.11 fährt circule [oder] ☐ 24.12 schiebt nach pousse en direction von de ..... 24.13 Zugmeldestelle Localisation in Richtung

..... 24.14 Zugmeldestelle Localisation bis à ..... 24.15 km / 24.16 Signal und kehrt zurück et revient

☐ 24.20 Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis Aller sur le "Regelgleis", retour sur le "Gegengleis"

☐ 24.30 Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis Aller sur le "Gegengleis", retour sur le "Regelgleis"

25 ☐ //

26 ☐ //

27 ☐ //

28 ☐ Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart Changement niveau / mode ETCS

☐ 28.10 muss ETCS-Level doit sélectionner ..... 28.11 ETCS-Level wählen

☐ 28.20 muss ETCS-Betriebsart doit sélectionner ..... 28.21 ETCS-Betriebsart Mode wählen

29 ☐ Weiterfahrt signalgeführt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h
Poursuivre la marche en respectant la signalisation au sol / sans dépasser 40 km/h

☐ 29.10 darf signalgeführt weiterfahren est autorisé à poursuivre la marche en respectant la signalisation au sol

☐ 29.20 //

☐ 29.30 //

30 ☐ //

31 ☐ //

32 ☐ //

33 ☐ //

34 ☐ //

95 ☐ Zusätzliche Anweisungen Instructions complémentaires

☐ 95.10 //

☐ 95.20 muss bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1 geben und BÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat doit siffler à l´approche du PN et dégager rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le milieu de la chaussée

☐ 95.30 //

☐ 95.40 //

☐ 95.50 PZB in/am Balise PZB en/au ..... 95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle Localisation ☐ 95.53 ständig wirksam constamment active ☐ 95.54 unwirksam inactive

☐ 95.95 muss folgende Anweisungen beachten doit respecter les instructions suivantes

95.96 *[Freitext texte libre]*

V Name Tf Nom du conducteur

B Datum Date

Y Uhrzeit Heure

W Name Anweisender Nom de l´émetteur

Z Eindeutige Kennung Identification unique

ANNEXE 3 b / ANLAGE 3 b IN bilingue/zweisprachig SNCF Réseau

IN 38 bulletin C
IN 37 bulletin CBa
IN 84 bulletin S

Document propriété de SNCF

IN 38 (Bulletin **C**) *SNCF Réseau*
(Befehl **C** *SNCF Réseau*)

Instruction Nationale ***38***
Nationaler Befehl ***38***

Ordre C

A N° du train / N° de composition de manœuvre
Zugnummer / Nummer der Rangierabteilung

B Date / Datum

C Localisation du train / de la composition de manœuvre
Position des Zuges / Position der Rangierabteilung

D Localisation de l'émetteur / Standort des Anweisenden

☐ **38.10** **Franchir fermé :**
Am „Halt zeigenden" vorbeifahren:

☐ **38.11** Le signal carré / Das „Signal Carré"
38.12.1 *C ou Cv / numéro* / *C oder Cv / Nummer*

☐ **38.13** Le signal carré repéré par l'Agent Circulation [1]
Das vom „Agent-Circulation" angegebene „Signal Carré"[1]

[ou] / [oder]

☐ **38.14** Le guidon d'arrêt / Der „Guidon d'arrêt"
38.15.1 *GA / numéro* / *GA / Nummer*

[ou] / [oder]

☐ **38.16** Le TLC à damier / Das „TLC à damier"
38.17.1 *TLC / numéro* / *TLC / Nummer*

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

38.96 *[texte libre]* / *[Freitext]*

xxxx

IN 37 (Bulletin **C block automatique**) *SNCF Réseau*
(Befehl **C Selbstblock** *SNCF Réseau*)

Instruction Nationale ***37***
Nationaler Befehl ***37***

Ordre CBA – C Block Automatique

A N° du train / N° de composition de manœuvre
Zugnummer / Nummer der Rangierabteilung

B Date / Datum

C Localisation du train / de la composition de manœuvre
Position des Zuges / Position der Rangierabteilung

D Localisation de l'émetteur / Standort des Anweisenden

☐ 37.10 **Franchir fermé :**
Am „Halt zeigenden" vorbeifahren :

☐ 37.11 Le signal carré / Das „Signal Carré" ..... 37.12.1 *C ou Cv / numéro / C oder Cv / Nummer*

☐ 37.13 Le signal carré repéré par l'Agent Circulation [1]
Das vom „Agent-Circulation" angegebene „Signal Carré" [1]

[ou] / [oder]

☐ 37.14 Le guidon d'arrêt / Der „Guidon d'arrêt" ..... 37.15.1 *GA / numéro / GA / Nummer*

[ou] / [oder]

☐ 37.16 Le TLC à damier / Das „TLC à damier" ..... 37.17.1 *TLC / numéro / TLC / Nummer*

☒ 37.40 **ET de marcher à vue** jusqu'à la fin du canton qui suit ce signal
UND bis zum Ende des folgenden Blockabschnitts **auf Sicht fahren**

Y Heure / Uhrzeit

Z Identification unique / Eindeutige Kennung

Mode d'emploi / Ausfüllanleitung :

- Cocher la case correspondante pour valider les instructions nécessaires / Zutreffende Kästchen wie folgt ankreuzen : ☒
- Dans les champs validés, compléter l'information sur les pointillés / In zutreffenden Feldern die Angaben auf den gepunkteten Linien eintragen
- En cas de plusieurs options pour l'information, supprimer les options non validées comme suit / Bei mehreren Optionen, die nicht zutreffenden Optionen wie folgt durchstreichen : x. 48.1 *km* / ~~x 48.2 Signal~~
- Pour l'identification unique, commencer par : R+n°=Radio ; T+n°= Téléphone, D+n°= Digital et M+signature = remise Manuelle
Für die eindeutige Kennung mit, R+n°=Zugfunk; T+n°= Telefon, D+n°= Digital oder M+Unterschrift = Persönliche Übergabe

(1) **En application du document RFN-IG-SE 01 B-00-n°007, cette case est cochée lorsque le conducteur ne s'est pas rendu au pied du signal pour le repérer et que son numéro a été fourni par l'agent-circulation.**

Dieses Kästchen wird, in Anwendung des Dokuments RFN-IG-SE 01 B-00-n°007, angekreuzt, wenn der Tf sich nicht zum Fuß des Signals begeben hat, um es zu erkennen, und seine Nummer vom „Agent-Circulation" angegeben wurde.

IN 84 (Bulletin **S**) *SNCF Réseau*
(Befehl **S** *SNCF Réseau*)

Instruction Nationale ***84***
Nationaler Befehl ***84***

Ordre S

A N° du train / N° de composition de manœuvre
Zugnummer / Nummer der Rangierabteilung

B Date / Datum

C Localisation du train / de la composition de manœuvre
Position des Zuges / Position der Rangierabteilung

D Localisation de l'émetteur / Standort des Anweisenden

☐ **84.10** **Franchir fermé le sémaphore** présenté par le signal n°
Vorbeifahren am Signal **„Sémaphore" in Haltstellung** Nr.
84.11.1 *Numéro / Nummer*

☐ **84.20** **Le conducteur doit** par ailleurs **agir comme s'il rencontrait fermés les signaux à distance ci-après,** combinés avec le sémaphore :
Der Triebfahrzeugführer muss sich außerdem **so verhalten, als würde er** am genannten Signal « Sémaphore » eines **der entsprechend nachfolgend aufgeführten Signalbilder oder Signalkombinationen angezeigt bekommen**:

84.21.1 *[Texte libre] / [Freitext]*

XXXX

ANNEXE 4 / ANLAGE 4: Fahrplan-Mitteilung (Deutsch/Französisch) / Fiche de marche (Allemand/Français)

Document propriété de SNCF

Fahrplan-Mitteilung / *Fiche de marche*

Triebfahrzeugführer / *Conducteur* **- Zug** / train **- Sperrfahrt** / *circulation en voie interdite* - .....

Zuggattung/Nummer *catégorie de train, no.*	von *de*	bis *à*	über *via*	bei Fahrt auf .....Gleis (nur bei La-Angaben) *si vous roulez sur la voie*

☐ **1** **fahren Sie nach folgenden Fahrplanangaben**/*circulez d'après les données d'horaires suivantes*:

Fahrplanheft *livret horaire*	Seite *page*	Spalte, Linie, Zug *colonne, ligne, train*	Betriebsstelle *gare ou poste*	Ankunft *arrivée*	Abfahrt *départ*	Besonderheiten *particularités*

Bei Ersatzfahrplan oder Z-Plan: *En cas de remplacement du livret*

Zulässige Geschwindigkeit ..... km/h
Vitesse limite

Bremsstellung / *régime de freinage*.....

Bei Umleitung gelten zulässige Geschwindigkeit und Bremsstellung des bisherigen Fahrplans, soweit nicht eine andere zulässige Geschwindigkeit oder eine andere Bremsstellung bekannt gegeben ist.
En cas de détournement la vitesse limite ainsi que le régime de freinage à respecter sont ceux du livret origine sauf si une autre vitesse limite ou un autre régime n'est indiqué.

☐ **2** **Sie müssen** / *Vous devez circuler*

- wegen fehlender Bremshundertstel (gilt nur, wenn Zug signalgeführt wird) -
- à cause du manque de pourcentage de freinage (ligne à signalisation au sol) -

- wegen Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit -
- à cause des véhicules à vitesse lente -

fahren

zwischen / *entre* (Zugmeldestelle/ *poste d'annonce*)	und / et (Zugmeldestelle/ *poste d'annonce*)	mit höchstens ... km/h *à la vitesse maximale de*	nach Fahrplanheft Nr. ....., Seite ..... *cahier N°. ..., page...*

☐ **3** **Sie dürfen trotz fehlender Bremshundertstel mit nach Fahrplan zulässigen**
Vous êtes autorisé à circuler avec la vitesse limite reprise au livret horaire malgré le manque de pourcentage de freinage jusqu'à la gare de ...

Geschwindigkeiten bis Bahnhof ..... **fahren**

☐ **4** **Sie müssen außerplanmäßig in** ..... **halten**
Vous devez exceptionnellement vous arrêter à

zum / *pour* .....

☐ **5** **Sie dürfen ohne wirksame Speicherkarte nach Führerraumanzeige der Fahrplanangaben**
Vous êtes autorisé à circuler avec carte d'enregistrement muette selon l'horaire donné par le

bis Bahnhof ..... **fahren**
tableau indicateur jusqu'à la gare de

Zughalte sind - in ..... **- bekannt -**
arrêts du train - en gare(s) de *- sont connus du conducteur -*

☐ **6** **Sie dürfen mit höchstens der folgend genannten Geschwindigkeit fahren**
Vous êtes autorisé à circuler avec la vitesse maximale indiquée ci dessous

zwischen *entre*	und *et*	von km *du km*	bis km *jusqu'au km*	Länge [m] *longeur*	[km/h]	Sonstiges *autres indications*

☐ **7** **Sie müssen bei Fahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer Folgendes beachten:**
Véhicules avec pantographe levé: Vous devez observer les indications suivantes:

zwischen *entre*	und *et*	El 1 in km	El 3 in km	El 4 in km	El 5 in km	Oberstrombegrenzung *Baisse de tension*		
						(A)	von km	bis km

☐ **8** **Sie müssen halten, wenn der Zug aus LZB-Führung entlassen wird**
Vous devez vous arrêter si le LZB est inopérant.

☐ **9** .....

.....

.....

.....

.....

..... (Ort / *lieu*), ... (Datum / *date*), ... (Uhr / *heure*) ..... (Minuten / *min*)

..... (Anordnende Stelle / *sur ordre de*) ..... gez. (Name) *signature* ..... i. A. (Name)

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer ankreuzen.
Vous devez marquer d'une croix le numéro valide.

☒

Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf des Vordrucks oder im angekreuzten Teil schräg durchstreichen.
Rayez les mentions inutiles par traits diagonaux dans l'en-tête du formulaire ou dans la partie marquée d'une croix.

ANNEXE 5 / ANLAGE 5 : Reihenfolge der Zuge / Tableau de succession des trains

Document propriété de SNCF

REIHENFOLGE DES ZÜGE ZWISCHEN BOUZONVILLE UND HEMMERSDORF UND GEGENRICHTUNG

TABLEAU DE SUCCESSION DES TRAINS ENTRE BOUZONVILLE ET HEMMERSDORF FUR DEN FAHRPLANABSCHNITT……..
SERVICE AU ……

Aufgestellt:

1		2		3	4	5		6		7
BOUZONVILLE				ZUGNUMMER NUMERO DU TRAIN		HEMMERSDORF				VERKEHRSTAG PERIODICITE
Ankunft Arrivée		Abfahrt Départ		Nach Bouzon-ville Vers Bouzon-ville	Nach Hemmersdorf Vers Hemmersdorf	Ankunft Arrivée		Abfahrt Départ		
h	Min mn	Std h	Min mn			*Std* h	Min mn	Std h	Min mn	

……. ……...

Für den Gare de Bouzonville (Unterschrift)

Für die Produktionsdurchführung Saarbrücken (Unterschrift)

Pour la gare de Bouzonville (Signature)

Visa de Produktionsdurchführung Saarbrücken (Signature)

ANNEXE 6 / ANLAGE 6 : Registre d’annonce des trains

REGISTRE D'ANNONCE DES TRAINS
SECTION FRONTIERE BOUZONVILLE A HEMMERSDORF

TRAINS		ANNONCES D'OFFRE ET D'ACCEPTATION			ANNONCE AU DEPART	HEURES REELLES	AVIS D'ARRIVEE	FEUILLET N°
Sens Bouzonville Hemmersdorf →		Offre expédiée →	Offre refusée →	Acceptation reçue →	Expédiée →	Départ →	Reçu →	Signature du Chef de Gare
	Sens Hemmerdorf ← Bouzonville	Offre reçue ←	Offre refusée ←	Acceptation donnée ←	Reçue ←	Arrivée ←	Donné ←	Date de Distribution : Observations :
1	2	3	4	5	6	7	8	9

ANNEXE 7 / ANLAGE 7 : Zugbildungs- und Bremszettel (zweisprachig) / Bulletin de freinage bilingue

Document propriété de SNCF

BULLETIN DE COMPOSITION – ZUGBILDUNGS- und BREMSZETTEL
TRAINS DE MESSAGERIES et de MARCHANDISES – GÜTERZUG

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

Observations – Cas exceptionnels – Incidents *Besonderheiten*	
	Vitesse limitée à *Geschwindigkeitsbegrenzung auf* ..... km/h de *von* ..... à *bis* .....
	Conduit un transport exceptionnel – Dossier B.T.E. n° *(6) Wagen mit Lademaßüberschreitung im Zug – Anordnungsnummer:*
	(7) Conduit un (des) véhicule(s) chargé(s) de matières dangereuses *(8) Wagen mit gefährlichen Gütern im Zug*
	Règles de freinages non satisfaites *(9) Mangel an Bremshundertstel*
	Composition non conforme *(10) Fährt wegen Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit*
	Autres cas *(11) Andere Fälle*

Au départ de *(12) Abfahrt von*	(13)	*(14)*

COMPOSITION – *ZUGBILDUNG*			
Nombre de véhicules de la rame *(15) Zahl der Wagen*			
Longeur totale du train (véhicules et locomotive(s)) *(16) Gesamtlänge des Zuges (Wagen und Lok), Lok = 20 m*			
Masse *(19)* *(22) Gewicht*	Rame *(17) Wagenzuggewicht*		
	Loc en véhicule *(18) Gewicht nicht arbeitender Lok*		
	(20) Total rame *(21) Gesamtwagenzuggewicht*		
	(23) Loc de remorque *(24) Gewicht der Zuglok*	(2)	(2)
	Total train *(25) Gesamtzuggewicht*	(2) B	(2) B

FREINAGE – *BREMSE*			
	(26) Mode de freinage *(27) Bremsart*	Voyageurs – *R/P*	
		Marchandises – *G*	
Masse freinée réalisée *(32) Vorhandenes* *(34) Bremsgewicht*	Rame *(28) Bremsgewicht des Wagenzuges*		
	Loc en véhicule *(29) Bremsgewicht nicht arbeitender Lok*		
	(30) Loc de remorque *(31) Bremsgewicht der Zuglok*	(2)	(2)
	Total *(33) Gesamtbremsgewicht*	(2) A	(2) A
	Pourcentage de freinage réalise *(35) Vorhandene Bremshundertstel* = A/B x 100	(3) %	(3) %
	Pourcentage de freinage nécessaire *Mindestbremshundertstel*	(3) %	(3) %

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

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

BULLETIN DE COMPOSITION – ZUGBILDUNGS- und BREMSZETTEL
TRAINS DE VOYAGEURS – REISEZUG

Indice de Composition *Zuggattung* (1)		Train n° ..... du ..... Destination ....

Observations – Cas exceptionnels – Incidents *Besonderheiten*				
	Limitation de vitesse inférieure à la vitesse limite de la ligne *Geschwindigkeitsbeschränkung gegenüber der Streckengeschwindigkeit auf* ..... km/h			
	(36) Branchement de la climatisation *(37) Zugsammelschiene einschalten*	***(38)***	(39) Règles de freinages non satisfaites *(40) Mangel an Bremshundertstel*	
	(41) Présence d'une locomotive en véhicule en queue *(42) Nicht arbeitende Lokomotive am Zugende*	***(43)***	(44) Autres cas *(45) Andere Fälle*	
	(46) Composition non conforme *(47) Fährt wegen Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit*			
	(48) Non fonctionnement du frein électromagnétique de la rame *(49) Mg-Bremse nicht in Betrieb*			
	(50) Frein Mg non essayé: dernier véhicule non équipé *(51) Mg-Bremsprobe nicht möglich: letzter Wagen nicht ausgerüstet*			

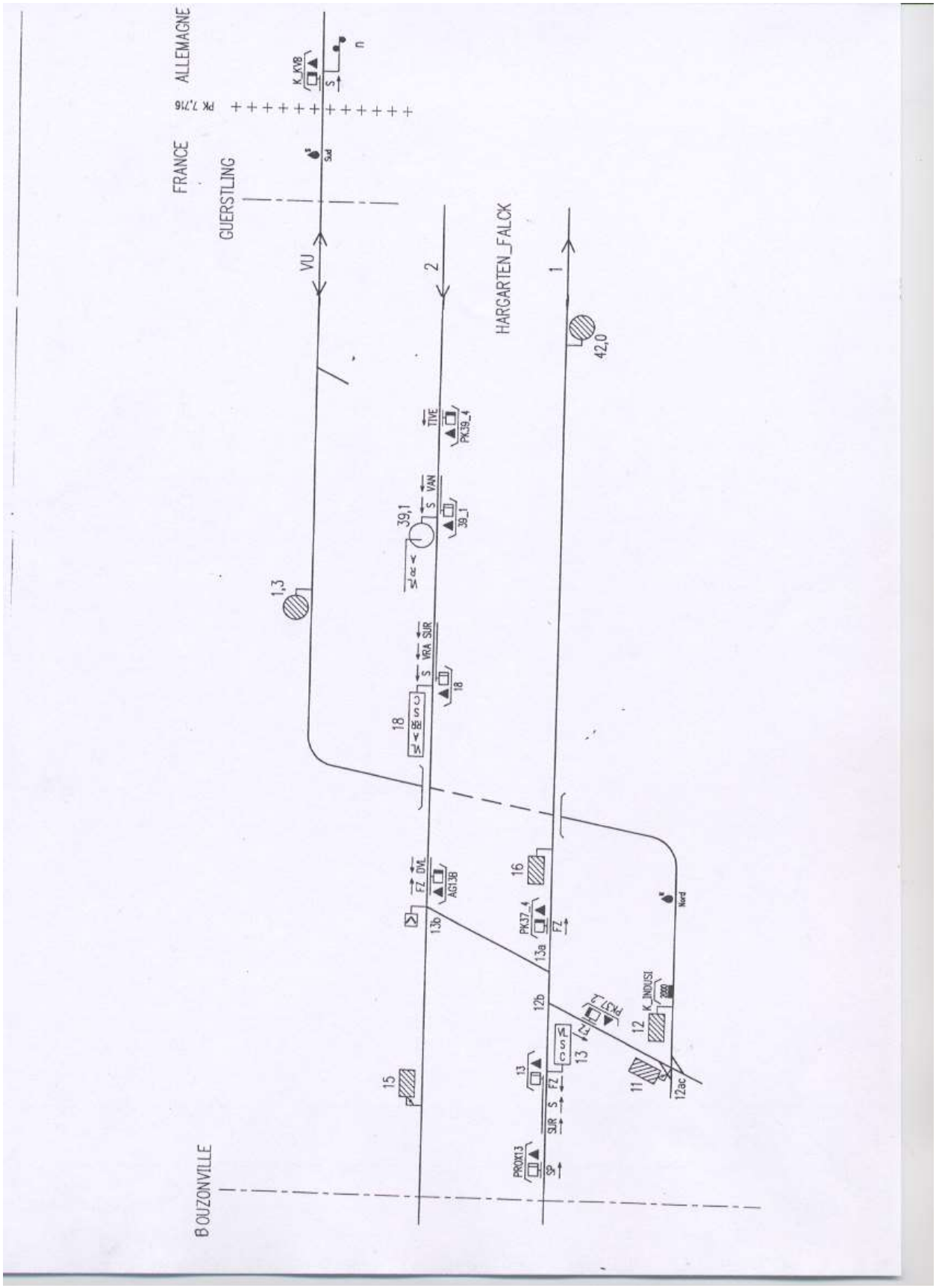
Au départ de *Abfahrt von*	**(52)**	***(53)***

COMPOSITION – *ZUGBILDUNG*			
Nombre de véhicules de la rame *Zahl der Wagen*			
Nombre d'essieux de la rame *Zahl der Wagenachsen*			
Longueur totale du train (véhicules et locomotive(s)) *Gesamtlänge des Zuges (Wagen und Lok), Lok = 20 m*			
Masse *(54) Gewicht*	Rame *Wagenzuggewicht*		
	Loc en véhicule *Gewicht nicht arbeitender Lok*		
	(55) Total rame *Gesamtwagenzuggewicht*		
	(56) Loc de remorque *Gewicht der Zuglok*	(2)	(2)
	Total train *Gesamtzuggewicht*	(2) B	(2) B
FREINAGE – *BREMSE*			
Nombre d'essieux freinés de la rame *Zahl der gebremsten Achsen des Wagenzuges*			
Masse freinée réalisée *Vorhandenes Bremsgewicht*	Rame *Bremsgewicht des Wagenzuges*		
	Loc en véhicule *Bremsgewicht nicht arbeitender Lok*		
	(57) Loc de remorque *Bremsgewicht der Zuglok*	(2)	(2)
	Total *Gesamtbremsgewicht*	A	A
	Pourcentage de freinage réalise (58) = A/B x 100 *Vorhandene Bremshundertstel*	(2) %	(2) %
	Pourcentage de freinage nécessaire *Mindestbremshundertstel*	(2) %	(2) %

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

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

ANNEXE 8 / ANLAGE 8 : Streckenplan / Schéma de ligne Bouzonville-Hemmersdorf


ALLEMAGNE
FRANCE
GUERSTLING
HARGARTEN_FALCK
BOUZONVILLE
PK 7,716
K_KV8
Sud
Nord
VU
2
1
42,0
1,3
39,1
TIVE
PK39_4
VAN
39_1
VRA
SUR
18
DVL
AG13B
13b
16
PK37_4
13a
FZ
12b
K_INDUSI
12
11
12ac
13
PRSI
PROXI13
SUR
15

ANNEXE 9 / ANLAGE 9 : Tunnels

Annexe 9 a - Anlage 9a : Lageplan / Plan de la situation Tunnel 1

Tunnel de BOUZONVILLE 1 Tunnel Bouzonville 1	
Localisation / Lage **Section de ligne/Streckenabschnitt**: 176000 Bouzonville - Guerstling **Régime d'exploitation/Betriebsführung** : Voie unique/eingleisig CO2C : Nancy : Tél : (0033) (0)3.83.22.11.29 **Gare encadrante/benachbarter Bahnhof** : - Bouzonville km 0.000	
Longueur/Länge	216 m du/von km 0.574 au/bis km 0.790.
Profil (pente/rampe) Neigung (Gefälle/Steigung)	Pente de 2,5 mm/m dans le sens Bouzonville à Guerstling Tatsächliches Gefälle von 2,5 $^{0}/_{00}$ Richtung Bouzonville-Guerstling
Caractéristiques (monotube, gabarit,..) Merkmale (einröhrig, Profil,…)	Monotube einröhrig
Puits d'aération/Luftschacht	Néant/nicht vorhanden
Eclairage/Beleuchtung	Néant/nicht vorhanden
Niches (nombre, espacement) Nischen (Anzahl, Abstand)	8 niches en vis à vis tous les 25 m 8 Nischen versetzt alle 25 m
Cheminement dans le tunnel/ Weg im Tunnel	Dans le ballast le long de l'ouvrage par l'ancienne voie Im Schotterbett des ehemaligen Gleises im Tunnel
Prise de courant/Stromanschluss	Néant/nicht vorhanden
Alimentation en eau/Wasserversorgung	Néant/nicht vorhanden
Équipement téléphonique ou radio Telekommunikationstechnische Einrichtungen oder Zugfunk	Néant/nicht vorhanden
Installations ferroviaires (commutateur de blocage, …) Eisenbahntechnische Einrichtungen (Blockeinrichtungen, …)	Néant/nicht vorhanden
Les accès Zugänge	Côté Bouzonville : depuis bâtiment voyageurs de la gare de Bouzonville situé à 500m par piste côté voie 2. Seite Bouzonville : ab Empfangsgebäude Bouzonville 500 m über den Weg neben Gleis 2
Autres informations/Weitere Informationen	Vitesse limite/Höchstgeschwindigkeit : 50 km/h
Lorries/Rollpaletten	Néant/nicht vorhanden

Annexe 9 b - Anlage 9 b : Lageplan / Plan de la situation Tunnel 2

Tunnel de BOUZONVILLE 2
Tunnel Bouzonville 2

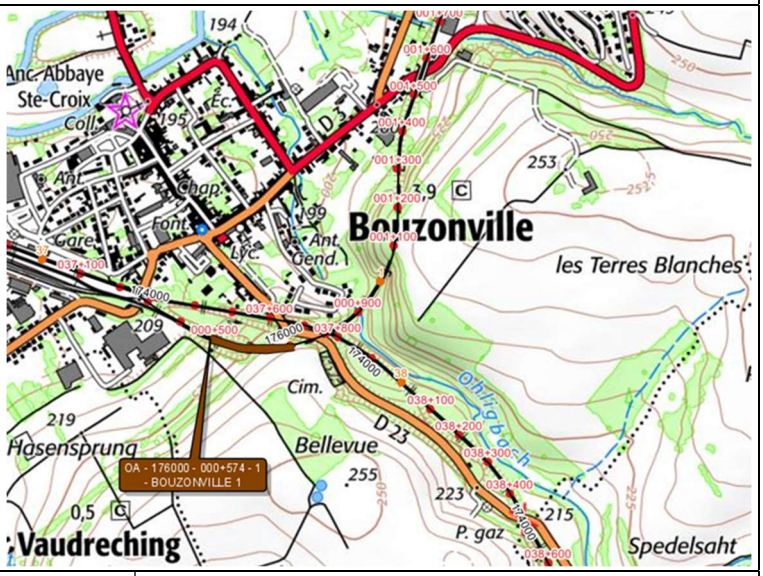
Localisation / Lage

Section de ligne/Streckenabschnitt: 176000
Bouzonville - Guerstling

Régime d'exploitation/Betriebsführung :
Voie unique/eingleisig

CO2C : Nancy : Tél : (0033) (0)3.83.22.11.29

Gare encadrante/benachbarter Bahnhof :
- Bouzonville km 0.000



Longueur/Länge	210 m du/von km 1.019 au/bis km 1.229
Profil (pente/rampe) Neigung (Gefälle/Steigung)	Rampe de 5 mm/m dans le sens Bouzonville à Guerstling Tatsächliche Steigung von 5 $^{0}/_{00}$ Richtung Bouzonville-Guerstling
Caractéristiques (monotube, gabarit,..) Merkmale (einröhrig, Profil,…)	Monotube einröhrig
Puits d'aération/Luftschacht	Néant/nicht vorhanden
Eclairage/Beleuchtung	Néant/nicht vorhanden
Niches (nombre, espacement) Nischen (Anzahl, Abstand)	8 niches en vis à vis tous les 23 m 8 Nischen versetzt alle 23 m
Cheminement dans le tunnel/ Weg im Tunnel	Dans le ballast le long de l'ouvrage Im Schotterbett des Tunnels
Prise de courant/Stromanschluss	Néant/nicht vorhanden
Alimentation en eau/Wasserversorgung	Néant/nicht vorhanden
Équipement téléphonique ou radio Telekommunikationstechnische Einrichtungen oder Zugfunk	Néant/nicht vorhanden
Installations ferroviaires (commutateur de blocage, …) Eisenbahntechnische Einrichtungen (Blockeinrichtungen, …)	Néant/nicht vorhanden
Les accès Zugänge	Par ouvrage d'art au km 1.523 puis piste Über Ingenieurbauwerk bis km 1,523, weiter über Weg
Autres informations/Weitere Informationen	Vitesse limite/Höchstgeschwindigkeit : 50 km/h
Lorries/Rollpaletten	Néant/nicht vorhanden

Fiche d'identification

Identification du texte

Titre	Consigne commune traitant des particularités d'exploitation de la section frontière Bouzonville-Hemmersdorf entre SNCF Réseau et DB InfraGO / Gemeinsame regelung der ortilchen besonderheiten auf der Grenzstrecke Bouzonville-Hemmersdorf zwischen SNCF Réseau et DB InfraGO
Référentiel	EIC LORCA DC00074
Nature du texte *Niveau de confidentialité* *Sécurité*	Document opérationnel Public SNCF Sécurité de l'Exploitation Ferroviaire
Émetteur	Pôle S EIC LORCA / DB InfraGO Region Südwest
Référence *Index utilisateur (plan de classement)* *Complément à l'index utilisateur* *Ancienne référence*	EIC LORCA DC00074 (S0) CR S0 n°16
Date d'édition	99-99-9999
Projet de version / révision / date de révision	Projet de version 99 - Révision 99 du 99-99-9999
Date d'application	Applicable à partir du 14-12-2025
Mode de distribution initiale	Standard

Approbation

Rédacteur·rice·s		*Vérificateur·rice·s*	
Jacky Siebering SNCF Réseau Juergen Königstein DB Netz	24-05-2019 24-05-2019	Valérie Bonneau SNCF Réseau Michael Schultz	29-05-2019 29-05-2019
Approbateur·rice·s		*Administrateur·rice·s*	
Frédéric Sartelet DET EIC LORCA SNCF Réseau Alexander Gross PD Sarrebrücken	01-06-2019 01-06-2019	Vanessa Bigeard	-

Textes abrogés

- **Néant**
-
-
-
-

Historique des éditions et des versions

Edition	*Version*	*Date de version*	*Date d'application*
24-05-2019	Version 05	01-06-2019	01-09-2019

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier / Intranet

Distribution

Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif	DSSR, BTE, PRI Metz
Indicatifs de distribution de l'Epic SNCF	
Indicatifs de distribution de l'Epic RESEAU	EEQS, SVQS, EE1, EE10, EE101
Indicatifs de distribution de l'Epic MOBILITES	
Collections communes aux 3 Epics	

Restrictions et particularités de distribution

Entités concernées par cette version du texte	EIC Lorraine Champagne Ardenne : Pôle sécurité UO Hagondange DPX Creutzwald AC Bouzonville Infrapôle Lorraine : Pôle QS Infralog Lorraine : Pôle QS
Particularités de distribution	

Services chargés de la distribution

	Nom de l'organisme	*Coordonnées*
Distribution initiale	Service logistique d'établissement	
Distribution complémentaire	Service logistique d'établissement	

Résumé

Ce document décrit les procédures communes d'exploitation de la section frontière Bouzonville Hemmersdorf.