

Société émettrice :

SNCF RESEAU SA

REFERENTIEL DE L'EIC LORCA

DOCUMENT OPERATIONNEL

Consigne commune traitant des particularités d'exploitation de la section frontière Sarreguemines Hanweiler/ Gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Sarreguemines Hanweiler

EIC LORCA DC00076
(S0)

Édition du 4 Décembre 2025

Version n° 02 du 23 Février 2026 ~~Révision n° 99 du 99-99-9999~~

Applicable à partir du 16 Mars 2026

Référence article :

Émetteur : Pôle Sécurité



Périmètre d'application :

RESTREINT SNCF RÉSEAU SA RESTREINT SNCF RÉSEAU SA

EIC LORCA DC00076

[En application des règles de classification SSI du Groupe SNCF, ce document n'est communiqué qu'aux personnes qualifiées à l'occasion de leur activité pour l'exercice de leur mission.](#) ~~En application des règles de classification SSI du Groupe SNCF, ce document n'est~~



zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026

Geschäftsführende Stellen Services dirigeants responsables

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

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-Fahrweg Südwest Eisenbahnbetriebsleiter Fahrplan/Kundenmanagement Koordination Betrieb/Bau BZ Karlsruhe Netz Saarbrücken Betrieb Anlagen- und Instandhaltungsmanagement DB Energie Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im grenzüberschreitenden 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

Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Eingearbeitet (Nz.)
1	Eurobalisen	16.03.2026		Eingearbeitet

Rectificatifs

Version	Date
02	16/03/2026

DB InfraGO AG
~~Region~~ [Fahrweg](#) Südwest
Betrieb Netz
Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4-12
D-66111 Saarbrücken

SNCF Réseau
Direction de la Zone de Production
Nord Est Normandie
75010 PARIS

~~Saarbrücken den~~
[Saarbrücken den 11.03.2026](#)

Paris, le 23.02.2026

gez.i.V . [André ALTENKIRCH](#)
[Stv. Leiter Betrieb](#)

Pierre GENIN
Responsable Sécurité DZP NEN

Signature

gez.i.A [Kristina KARMANN](#)
[Planung Betrieb](#)

Frédéric CHANTRE ZP NEN

Signature

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

Nancy, 11 .02.2026

Signatures

Jacky SIEBERING

Marc MULLER

Inhaltsverzeichnis/Sommaire

1.	ALLGEMEINES	7
1.1.	Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung	7
1.2.	Inhalt	7
1.3.	Sprachregelung	7
1.4.	Änderung von Regelungen	8
2.	BETRIEBLICHE GRUNDSÄTZE UND EINRICHTUNGEN AUF DER GRENZSTRECKE SARREGUEMINES – HANWEILER	9
2.1.	Definition der Grenzstrecke	9
2.2.	Betriebsführung auf der Grenzstrecke	9
2.3.	Zugsicherungssysteme	10
2.3.1.	Konventionelle Transition KVB / PZB	10
2.3.2.	Eurobalisen für die automatische Transition (Balise B Transition)	10
2.3.3.	Störungen	10
2.4.	Kommunikationseinrichtungen	11
2.5.	Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke	11
2.6.	Elektrischer Zugbetrieb	12
2.7.	Bahnübergänge (BÜ)	12
2.8.	Änderung von technischen Einrichtungen	13
2.9.	Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten	14
2.9.1.	Langsamfahrstellen	14
2.9.2.	Andere vorübergehende Besonderheiten	16
3.	TRASSENMANAGEMENT	17
3.1.	Grundsätze	17
3.2.	Trassenanmeldung	17
3.3.	Änderung und Streichung von Trassen	17
3.4.	Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke	18
4.	REGELUNGEN FÜR DIE ZÜGE	19
4.1.	Anzuwendende Regelungen bezüglich Zugbildung und Bremsen	19
4.2.	Signale an Zügen	19
4.3.	Zulässige Geschwindigkeit	19
4.4.	Einstellen von Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit	19
4.5.	Beförderung gefährlicher Güter	19 20

4.6.	Ausfall von Zügen	20
4.7.	Fahrten, bei denen das zuverlässige Funktionieren der Gleisfreimeldeanlagen nicht sichergestellt ist	20
5.	FAHRDIENST AUF DEN BETRIEBSSTELLEN	21
5.1.	Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern	21
5.2.	Durchführung der Zugmeldungen	21
5.3.	Befehle, Instruction Nationale (IN)	22
5.4.	Gefährliche Ereignisse	22
5.5.	Hilfeleistung	23
5.6.	Gleissperrung	28
5.7.	Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl	28
5.8.	Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz	29
5.9.	Rückmelden	29
5.10.	Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke	29
5.10.1.	Richtung Hanweiler – Sarreguemines	29
5.10.2.	Richtung Sarreguemines – Hanweiler	31
5.10.3.	Störung der Erlaubnis VUS	31
6.	AUßERGEWÖHNLICHE TRANSPORTE (AT)	35
6.1.	Grundsätze	35
6.2.	Zweisprachiger Vordruck	35
6.3.	Einstellungsgenehmigung für aT	36
6.4.	Anbieten und Annehmen von aT	36
7.	RANGIEREN	37
7.1.	Grundsätze	37
7.2.	Rangieren über das Signal GA 8 des Bahnhofs Sarreguemines hinaus bis zur Grenze	37
7.3.	Rangieren über das Ausfahrtsignal N 1 des Bahnhofs Hanweiler hinaus bis zur Grenze	37
8.	INSTANDHALTUNG UND ENTSTÖRUNG DER FESTEN ANLAGEN UND ARBEITEN AN DIESEN ANLAGEN	39
8.1.	Grundsätze	39
8.2.	Arbeiten auf deutschem Gebiet	40
8.3.	Arbeiten auf französischem Gebiet	41
8.4.	Sperrfahrten bei Arbeiten	42
1.	GÉNÉRALITÉS	44
1.1.	Documents abrogés ; date d’application de la consigne commune	44
1.2.	Objet, principes	44
1.3.	Langue à employer	44
1.4.	Modifications aux textes réglementaires	45
2.	PRINCIPES D’EXPLOITATION ET INSTALLATIONS DE LA SECTION FRONTIERE SARREGUEMINES – HANWEILER	46
2.1.	Définition de la section frontière	46
2.2.	Régime d’exploitation et service de la circulation	46
2.3.	Systèmes de sécurité embarqué	47
2.3.1.	Système conventionnel de transition KVB / PZB	47
2.3.2.	Eurobalises de transition automatique	47
2.3.3.	Dérangements	47
2.4.	Installations de télécommunication	48

2.5.	Cantonnement des trains sur la section frontière	49	50
2.6.	Installations de traction électrique	49	50
2.7.	Passages à Niveau (PN)	50	
2.8.	Modifications des installations	52	
2.9.	Installations de limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires	52	
2.9.1.	Limitations temporaires de vitesse (LTV)	52	
2.9.2.	Autres modifications temporaires	54	
3.	GESTION DE LA CAPACITE	55	
3.1.	Principes	55	
3.2.	Demande de sillons	55	
3.3.	Modification et suppression de sillons	55	
3.4.	Fourniture des documents pour l'élaboration des horaires sur la section frontière	56	
4.	PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS	57	
4.1.	Prescriptions à appliquer concernant la composition et le freinage	57	
4.2.	La signalisation des trains	57	
4.3.	Vitesse limite	57	
4.4.	Incorporation de véhicules inaptes à la vitesse maximale du train	57	
4.5.	Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses	57	
4.6.	Suppression de trains	58	
4.7.	Circulations susceptibles de ne pas assurer le bon fonctionnement du circuit de voie	58	
5.	CIRCULATION DES TRAINS	59	
5.1.	Communications entre les AC	59	
5.2.	Conditions d'annonce des trains	59	
5.3.	Ordres écrits. Instruction Nationale (IN)	60	
5.4.	Incidents - Situations dangereuses	60	
5.5.	Secours	62	
5.6.	Fermeture de la voie	67	
5.7.	Dérangement total des moyens de communication entre les AC	68	
5.8.	Dérangement des installations de sécurité ou de radio embarquées	68	
5.9.	Avis d'arrivée	68	
5.10.	Dérangement des installations techniques de la section frontière	69	
5.10.1.	Sens Hanweiler - Sarreguemines	69	
5.10.2.	Sens Sarreguemines - Hanweiler	71	
5.10.3.	Dérangement de l'Autorisation VUS	71	
6.	TRANSPORTS EXCEPTIONNELS	75	
6.1.	Principes	75	
6.2.	Imprimé spécifique bilingue	75	
6.3.	Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels	76	
6.4.	Offre et acceptation des transports exceptionnels	76	
7.	MOUVEMENTS DE MANOEUVRE	78	
7.1.	Principes	78	
7.2.	Mouvements de manœuvre au-delà du GA 8 de la gare de Sarreguemines jusqu'à la frontière	78	
7.3.	Mouvement de manœuvre au-delà du signal de sortie N1 de la gare de Hanweiler jusqu'à la frontière	78	

8. ENTRETIEN PREVENTIF ET CURATIF DES INSTALLATIONS FIXES ET TRAVAUX SUR CES INSTALLATIONS	80
8.1. Principes	80
8.2. Travaux sur le territoire allemand.....	82
8.3. Travaux sur le territoire français.....	83 84
8.4. Circulation à voie fermée pour trains de travaux.....	84 85

Anlagen / Annexes

1	Übersichtsplan über die Grenzstrecke Plan de la section frontière	86
2	Plan der KVB/PZB-Balisen Schema des balises KVB/PZB	87
3a	Befehl DB (deutsch/französisch) Ordre DB (allemand/français)	88
3b	IN37 (zweisprachig) der SNCF Réseau IN37 (bilingue) de SNCF Réseau	91
4	Vordruck „Anforderung von Hilfe“ DSEC / REMA	93
5	bleibt frei réservé	97
6	GSM-R	98
7	Glossar Glossaire	101

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026

1. Allgemeines

1.1. Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die „consigne d'établissement“ EIC LORCA DC00076 Ausgabe vom 26.06.2013 und die deutsche Ausgabe vom 01.09.2013, zuletzt berichtigt zum 16.10.2024

Sie tritt am 14.12.2025 in Kraft.

1.2. Inhalt

Diese gemeinsame Regelung definiert die besonderen betrieblichen Bedingungen der Grenzstrecke zwischen den Bahnhöfen Sarreguemines und Hanweiler-Bad Rülchingen (im Folgenden als Hanweiler bezeichnet).

- (1) Die Sicherheit für das Personal und für die Durchführung der Zug- und Rangierfahrten wird gewährleistet:

- durch die SNCF Réseau (SNCF R) für den französischen Teil der Grenzstrecke, der in km 1,043 (SNCF R) bzw. km 16,932 (DB InfraGO) endet.

Es ist grundsätzlich das französische Regelwerk anzuwenden.

- durch DB InfraGO für den deutschen Teil der Grenzstrecke, der in km 16,932 (DB InfraGO) bzw. km 1,043 (SNCF R) endet.

Es ist grundsätzlich das deutsche Regelwerk anzuwenden.

Die besonderen Regeln für die Durchführung des Betriebs auf der Grenzstrecke und die ggf. vorhandenen Ausnahmen von den Vorschriften der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind in dieser Regelung enthalten.

- (2) Soweit in dieser gemeinsamen Regelung keine besonderen Regelungen getroffen sind, sind durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zugangsbedingungen der DB InfraGO AG und die Zugangsbedingungen für SNCF Réseau zu beachten. Die Triebfahrzeuge müssen über die Ausrüstungen verfügen, die den technischen Einrichtungen auf der Grenzstrecke entsprechen.

1.3. Sprachregelung

- (1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) verkehren auf administrativer Ebene in der jeweils eigenen Sprache. Es ist jedoch möglich, die Sprache des Nachbar-EIU zu verwenden.
- (2) Alle den Zugverkehr betreffenden Meldungen und Gespräche zwischen den Fahrdienstleitern (Fdl) Sarreguemines und Hanweiler werden in deutscher Sprache geführt. Der Fdl Sarreguemines muss deutsch sprechen und die entsprechenden „Dépêches“ in Deutsch im „Carnet d'enregistrement des dépêches“ nachweisen.
- (3) Die Betriebssprache zwischen EIU und EVU ist die Landessprache des jeweiligen Grenzstreckenabschnitts.

Die Zugpersonale müssen der fremden Sprache so weit mächtig sein, dass sie in der Lage sind, sich im notwendigen Umfang ihrer Tätigkeiten mit den Personalen des EIU verständigen zu können.

Die Zugpersonale der Züge von oder nach Deutschland, die in Sarreguemines enden oder beginnen, dürfen die deutsche Sprache anwenden. Ansonsten wird im Bahnhof Sarreguemines Französisch gesprochen.

- (4) Gespräche zwischen dem Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) LORCA und der Betriebszentrale (BZ) Karlsruhe bzw. der Fahrplanabteilung werden auf Deutsch oder Französisch abgewickelt. DB InfraGO und SNCF Réseau sollen sicherstellen, dass in ihrer jeweiligen Leitstelle mindestens ein kompetenter Mitarbeiter zweisprachig ist. Sofern kein zweisprachiger Mitarbeiter zur Verfügung steht, sind die notwendigen Absprachen in deutscher Sprache über die Grenzbahnhöfe (~~Bezirksleiter~~ Leiter Betriebsbezirk, Fdl...) abzuwickeln.
- (5) Die Kenntnis der jeweils anderen Sprache ist durch die verantwortlichen Leiter nachweislich in regelmäßigen Abständen im Rahmen der üblichen Überwachung zu prüfen.
- (6) 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.

1.4. Änderung von Regelungen

- (1) Diese gemeinsame Regelung wird von DB InfraGO und SNCF Réseau herausgegeben. Auf Seiten von SNCF Réseau wird sie von dem EIC LORCA erstellt und von dem/der Direktor/in der DZP NEN überprüft und genehmigt. Jede Änderung muss im Voraus zwischen DB InfraGO, die DZP und dem EIC LORCA in der gleichen Verfahrensweise schriftlich abgestimmt und im Nachweis der Bekanntgaben eingetragen werden.
- (2) Jede Änderung anderer Bestimmungen, die Auswirkung auf den Betrieb dieser Grenzstrecke hat, ist schriftlich an folgende Adressen mitzuteilen:

DB InfraGO AG Region -Fahrweg Südwest Betrieb Netz Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4-12 D-66111 Saarbrücken	Société Nationale des Chemins de Fer Français Etablissement Infra Circulation Lorraine 14, Viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex
--	---

- (3) Jede Änderung, die Einfluss auf den Zugverkehr auf dieser Grenzstrecke hat, ist im Voraus den auf der Grenzstrecke verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen mitzuteilen.

2. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler

2.1. Definition der Grenzstrecke

- (1) Die Staatsgrenze befindet sich in km 1,043 (SNCF Réseau) bzw. km 16,932 (DB InfraGO) und ist gekennzeichnet:
 - in Richtung Frankreich durch ein Schild „Réseau Ferré de France“
 - in Richtung Deutschland durch ein Schild „DB“
- (2) Die Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler erstreckt sich vom Einfahrsignal F des Bahnhofs Hanweiler in km 16,832 bis zum Einfahrsignal C 7 in km 0,570 des Bahnhofs Sarreguemines.
- (3) Ein Lageplan der Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler ist als Anlage 1 beigefügt.
- (4) Eine Eisenbahnbrücke befindet sich auf dem Grenzabschnitt und überquert die in der Gemeinde Sarreguemines gelegene Rue de France und den Fluss Saar. Die Staatsgrenze befindet sich auf der Brücke. Wenn eine Kollision an einem Pfeiler gemeldet wird, müssen die in Abschnitt 5.4 (Gefährliche Ereignisse) vorgesehenen Notfallmaßnahmen durchgeführt werden.

2.2. Betriebsführung auf der Grenzstrecke

- (1) Die Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler ist eingleisig.
- (2) Die allgemeinen Streckenmerkmale, Höchstgeschwindigkeiten, Bremsregelungen, Lastgrenzen und weitere Bestimmungen (Abfahrt der Züge, maximale Zuglängen...) sind für den französischen Streckenabschnitt in den RT 1026 enthalten, für den deutschen Streckenabschnitt gelten die Regelungen der Richtlinie 408 sowie der entsprechenden Zusätze zur Richtlinie 457 (VzG...).
- (3) Die Grenzstrecke ist nach der französischen Streckenklasse C eingestuft.
- (4) Der Bahnhof Sarreguemines ist durchgehend mit einem Fdl besetzt. Der Bahnhof Hanweiler ist nicht durchgehend mit einem Fdl besetzt.

Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke müssen die beiden Fdl anwesend sein.

Der Fdl Hanweiler ist auf Seiten DB InfraGO verantwortlich für alle sicherheitsrelevanten Handlungen im Rahmen der Durchführung des Eisenbahnbetriebs.

Der Fdl Sarreguemines ist auf Seiten SNCF Réseau verantwortlich für alle sicherheitsrelevanten Handlungen im Rahmen der Durchführung des Eisenbahnbetriebs.

- (5) Auf der Grenzstrecke ist zeitweise Arbeitsruhe; sie wird bei der Aufstellung des Fahrplans zwischen DB InfraGO und SNCF Réseau vereinbart. Geplante Änderungen der Arbeitsruhe (auch Feiertagsregelungen der beiden Länder) sind acht Kalendertage vorher zwischen DB InfraGO und dem EIC LORCA zu vereinbaren.

2.3. Zugsicherungssysteme

2.3.1. Konventionelle Transition KVB / PZB

Die Grenzstrecke ist mit den Systemen KVB und PZB (im Plan Anlage 2 als „INDUSI“ bezeichnet) ausgestattet und verfügt über eine Systemumschaltung PZB/KVB (Contrôle de vitesse par balises). Die PZB wird beim Befahren der Integra-Balise mit Nordpolarität deaktiviert, das KVB-System beim Befahren der Integra-Balise mit Südpolarität. Die Deaktivierung wird beim Passieren der folgenden Balisen geprüft:

- K.KVB Richtung Frankreich - Deutschland
- K.INDUSI Richtung Deutschland - Frankreich.

Umschaltpunkte sind in Anlage 2 dargestellt.

Die Signale 1,2 und C 7 sind mit KVB und PZB (INDUSI) ausgestattet, KVB-Balisen sind auch im Bereich der Weiche 13 vorhanden.

Die Signale C 20 und C 28 sind nur mit PZB (INDUSI DB InfraGO) ausgestattet.

Die Signale C 20, C 22, C 24 und C 28 sind mit dem System DAAT (SNCF Réseau) ausgestattet.

2.3.2. Eurobalisen für die automatische Transition (Balise B Transition)

Auf der Grenzstrecke befinden sich zwei Eurobalisen zur automatischen Transition (Umschaltung der Zugsicherungssysteme). Diese ermöglichen Triebfahrzeugen, die mit dem ETCS-System ausgestattet sind, den Übergang zwischen den beiden Systemen KVB und PZB ohne anzuhalten. Die Eurobalisen sind in Anhang 2 dargestellt.

2.3.3. Störungen

Bei einer Störung

- einer KVB-Balise auf französischem oder deutschem Gebiet
- einer Eurobalise auf französischem oder deutschem Gebiet
- oder einer PZB-Streckeneinrichtung auf französischem Gebiet

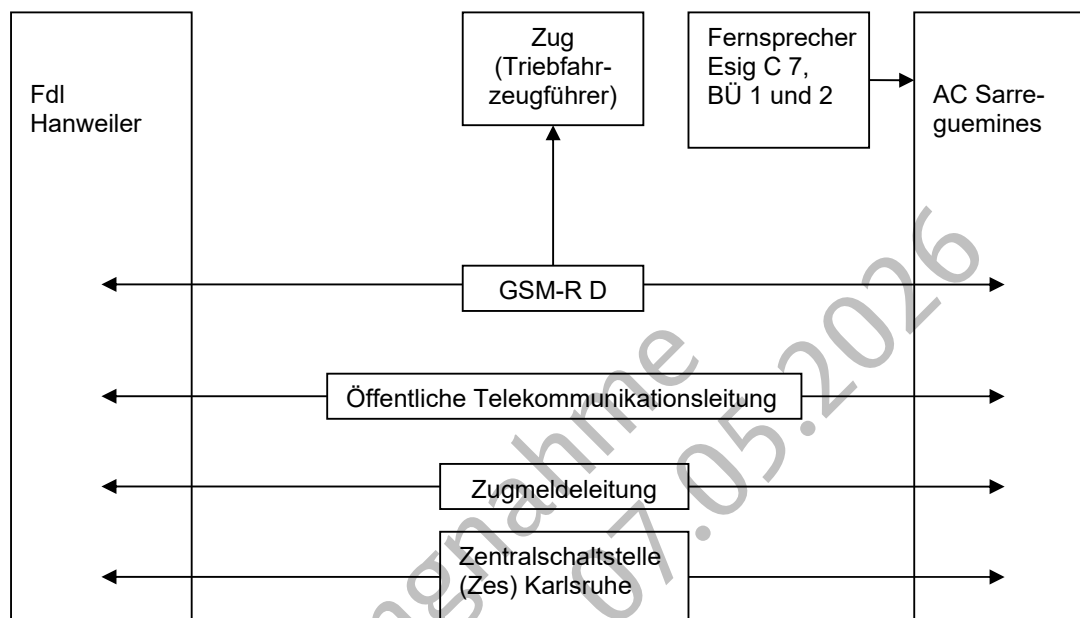
benachrichtigt der Tf den Fdl Sarreguemines, der das im Dokument mit dem Titel "Traitement et suivi des défaillances du KVB" (Behandlung und Verfolgung von KVB-Störungen) vorgesehene Verfahren anwendet.

2.4. Kommunikationseinrichtungen

(1) Auf der Grenzstrecke sind folgende Telekommunikationseinrichtungen vorhanden:

Auf deutschem Gebiet

Auf französischem Gebiet



(2) Die Grenzstrecke ist mit GSM-R D von DB InfraGO ausgestattet. Die Grenze der Funkausleuchtung befindet sich auf der Seite des französischen Netzes in km 0,00. Alle Gespräche, die über die Zugmeldeleitung und GSM-R D geführt werden, werden aufgezeichnet. Die Aufzeichnungsdauer für die Zugmeldeleitung beträgt zwei Stunden.

Wenn notwendig (z.B. Unfälle, Störungen) und auf Anfrage des französischen Infrastrukturbetreibers (SGC SNCF Réseau), stellt DB InfraGO die Aufzeichnungen sicher und übergibt sie so schnell wie möglich dem Infrastrukturbetreiber SNCF.

(3) Der FdI Sarreguemines verfügt über ein mobiles GSM-R D-Gerät von DB InfraGO, dessen Nutzungsbedingungen in Anlage 6 enthalten sind.

2.5. Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke

Die Zugfolge zwischen Sarreguemines und Hanweiler wird in beiden Richtungen durch Streckenblock gesichert:

- „bloc automatique lumineux“ (BAL) der SNCF in Richtung Sarreguemines – Hanweiler von den Ausfahrtsignalen Sarreguemines (Carré-Signale 22, 24, 28 und Carré violet 20) bis zum Einfahrtsignal F Hanweiler
- Selbstblock der DB in Richtung Hanweiler – Sarreguemines vom Ausfahrtsignal N 1 Hanweiler bis zum Einfahrtsignal C 7 Sarreguemines.

2.6. Elektrischer Zugbetrieb

- (1) Die Strecke Hanweiler – Sarreguemines ist mit einer elektrischen Oberleitung ausgerüstet, einschließlich Gleis A und Gleis 2 des Bahnhofs Sarreguemines.
- (2) Die Oberleitung wird mit 15 kV Wechselspannung, 16,7 Hertz, betrieben und von der Zentralschaltstelle (Zes) Karlsruhe aus gesteuert. Der Fdl Sarreguemines ist für die Schaltgruppe 101, die den französischen Grenzstreckenabschnitt abdeckt, schaltberechtigt.
- (3) In km 16,762 befindet sich eine Streckentrennung.
- (4) An den Weichen, die sich im überspannten Bereich des Bf Sarreguemines befinden, sind Signale EI 6 der DB aufgestellt (siehe Abbildung). Diese sind von der Stellung der Weichen abhängig.



Dieses Signal zeigt das Ende der Fahrleitung an und darf nicht von Fahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer passiert werden.

- (5) Der Betrieb und die Unterhaltung der Oberleitungsanlagen auf der Grenzstrecke sind in der Unterlage IN 60476 Version 2 des EIC LOR vom 23.07.2012 und in dem Übereinkommen zwischen der DB und SNCF Réseau für den Betrieb und die Instandhaltung der Oberleitungsanlagen der Grenzstrecke Sarreguemines - Hanweiler-Bad Rilchingen vom 11.09.2015 geregelt.

2.7. Bahnübergänge (BÜ)

- (1) Die BÜ befinden sich auf dem französischen Teil der Grenzstrecke:
BÜ 1 in km 0,641, BÜ 2 in km 0,817.
Die Einschaltkontakte für die BÜ 1 und 2 für die Fahrtrichtung Hanweiler – Sarreguemines befinden sich im Bereich von DB InfraGO.
 - a) Der BÜ 1 ist mit SAL 2-Technik ausgerüstet (BÜ mit automatischer Lichtzeichenanlage und 2 Halbschranken) und verfügt zusätzlich über eine Fußgänger-Signalanlage mit 2 Piktogrammen, die bei Annäherung und Vorbeifahrt einer Zugfahrt leuchten.
 - b) Der BÜ 2 ist mit SAL 4-Technik ausgerüstet (BÜ mit automatischer Lichtzeichenanlage und 2 Vollschranken) und verfügt zusätzlich über eine Fußgänger-Signalanlage mit 2 Piktogrammen, die bei Annäherung und Vorbeifahrt einer Zugfahrt leuchten.

- (2) Störungen an den BÜ:

Folgende Arten von Störungen können auftreten:

- Schranke lässt sich nicht öffnen
- Schranke lässt sich nicht schließen
- Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage in Ordnung
- Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage defekt
- Fußgänger-Signalanlage gestört

Wird einem Fdl eine Störung am BÜ 1 und/oder BÜ 2 bekannt, muss er Züge an- oder zurückhalten und den Nachbar-Fdl mit folgendem Wortlaut umgehend darüber informieren:

„Fdl ... an Fdl ...: BÜ 1 und/oder 2 gestört [; evtl. Art der Störung].“

Im Fall eines Schrankenbruchs und wenn nicht klar ist, ob die Lichtzeichenanlage funktioniert, stimmt sich der Fdl Sarreguemes mit dem Fdl Hanweiler ab, um einen Zug in Richtung des gestörten BÜ abzulassen, dem ein DB-Befehl Nr. 95.95 mit folgendem Wortlaut zu erteilen ist:

„Halten Sie vor BÜ Nr. ... in km...“

Überprüfen Sie, ob alle Lichtzeichen des BÜ normal funktionieren.

Melden Sie Ihre Feststellungen an den Fdl Sarreguemes.

Vor Weiterfahrt geben Sie Zp 1.“

Der Fdl Sarreguemes bestimmt die Art der Störung. Diese teilt er dem Fdl Hanweiler mit.

Abhängig von der Störungsart sind die folgenden Maßnahmen zu treffen:

a) Schließversagen oder Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage ist defekt:

Die Fdl halten Züge an oder zurück.

b) Öffnungsversagen oder Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage ist in Ordnung oder BÜ durch Posten gesichert

– und/oder Fußgänger-Signalanlage gestört:

Die Fdl erteilen für die Dauer der Störung

- **Befehl 5** der DB (Anlage 3a), ankreuzen x.41: 20 km/h:
zwischen x.43 Hanweiler und x.44 Sarreguemes
 von x.47.2 signal 1,2 km 16,691 (DB) bis x.48.1 km 0,641(SNCF)
zwischen x.43 Sarreguemes und x.44 Hanweiler
 von x.47.2 du signal f km 0,290 bis x.48.1 km 0,817
- x.95: Grund n°19
- **Befehl 95** mit Zusätzliche Anweisungen 95.20

- (3) Wenn der Fdl Hanweiler Zugfahrten in Richtung Sarreguemes ohne Hauptsignal zulässt, muss dem Zug Befehl 5, Grund Nr. 19 erteilt werden mit der Weisung, von Hanweiler bis Sarreguemes mit höchstens 20 km/h zu fahren. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass die Annäherungszeit für die BÜ 1 und 2 ausreichend ist.

2.8. Änderung von technischen Einrichtungen

Jede Änderung von technischen Einrichtungen auf der Grenzstrecke Hanweiler – Sarreguemes durch das jeweils zuständige EIU, die Auswirkungen auf die Tätigkeiten von Mitarbeitern der EVU oder der EIU hat, ist dem Nachbar-EIU so früh wie möglich schriftlich mitzuteilen.

DB InfraGO AG Region Fahrweg Südwest Betrieb Netz Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4-12 D-66111 Saarbrücken	Direction Régionale SNCF Lorraine Etablissement Infra Circulation Lorraine Champagne Ardenne 14, Viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex
--	--

Änderungen der Signalisierung werden den EVU bekannt gegeben durch:

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

Besonderheit:

Änderungen, die beide EIU betreffen, werden zwischen diesen im Vorfeld abgestimmt und in beiden Unterlagen (ARTIC und La) aufgenommen.

2.9. Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten

Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten werden den EVU bekannt gegeben durch:

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

Besonderheit:

Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten, die beide EIU betreffen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem deutschen und französischen Teil der Grenzstrecke), werden zwischen diesen im Vorfeld abgestimmt und in beiden Unterlagen (ARTIC und La) aufgenommen.

2.9.1. Langsamfahrstellen

Wenn auf der Grenzstrecke eine vorübergehende Langsamfahrstelle eingerichtet wird, die sich ausschließlich im Bereich eines EIU befindet, erfolgt dies nach den Regelungen des jeweiligen EIU.

Wenn auf der Grenzstrecke eine vorübergehende Langsamfahrstelle eingerichtet wird, die den Bereich beider EIU betrifft, ist die Einrichtung der Langsamfahrstelle zwischen den beiden EIU abzustimmen.

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

(1) Geplante Langsamfahrstellen

Wenn auf der Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler geplante Langsamfahrstellen eingerichtet werden müssen und diese beide EIU betreffen, ist dies den beiden EIU innerhalb der folgenden Fristen mitzuteilen:

DB InfraGO an SNCF RESEAU

Spätestens am Dienstag in der Woche vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

SNCF RESEAU an DB InfraGO

Spätestens am Dienstag fünf Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle

(2) Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

- a) Langsamfahrstellen, die unvorhergesehen eingerichtet werden müssen, sind
- auf deutschem Gebiet: von den technischen Stellen der DB InfraGO dem Fdl Hanweiler umgehend mitzuteilen, der den Fdl Sarreguemes mit folgendem Wortlaut verständigt:

**„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemes:
Erteilen Sie Befehl 5 für Langsamfahrstelle mit ... km/h von km ... bis km ...“**

Fdl Sarreguemes informiert das COGC LORCA.

- auf französischem Gebiet: von den technischen Stellen der SNCF Réseau dem Fdl Sarreguemes umgehend mitzuteilen; der Fdl Sarreguemes verständigt das COGC LORCA und mit folgendem Wortlaut den Fdl Hanweiler:

**„Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler:
Erteilen Sie Befehl 5 für Langsamfahrstelle mit ... km/h von km ... bis km ...“**

Bei Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist analog zu verfahren.

- b) Bei diesen Geschwindigkeitsbeschränkungen, über die die EVU noch nicht durch ARTIC/La unterrichtet sind, müssen folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet

Fdl Hanweiler und Sarreguemes verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl 5 der DB (siehe Anlage 3a). Wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung in der La enthalten ist, unterrichtet der Fdl Hanweiler den Fdl Sarreguemes Poste 1 mit folgendem Wortlaut:

**„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemes:
Befehl 5 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ...“**

Langsamfahrstelle befindet sich auf französischem Gebiet

Fdl Hanweiler und Sarreguemes verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl 5, bis das weiße Blitzlicht aufgestellt ist.
Nachdem der Fdl Sarreguemes von einer technischen Fachkraft über die Aufstellung des weißen Blitzlichtes unterrichtet wurde, verständigt er den Fdl Hanweiler mit folgendem Wortlaut:

**„Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler:
Befehl 5 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ...“**

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem und französischem Gebiet

Fahrtrichtung Hanweiler – Sarreguemes:

Der Fdl Hanweiler verständigt die Tf mit zweisprachigem Befehl 5 (siehe Anlage 3a).
Wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung in der La enthalten ist, erteilt der Fdl Hanweiler keine Befehle mehr.

Fahrtrichtung Sarreguemes – Hanweiler:

Der Fdl Sarreguemes verständigt die Tf mit zweisprachigem Befehl 5 (siehe Anlage 3a).
Nachdem der Fdl Sarreguemes über die Aufstellung des weißen Blitzlichtes unterrichtet wurde, erteilt er keine Befehle mehr.

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

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

Die technischen Stellen verständigen vorher den Fdl des eigenen EIU.
Dieser teilt dies dem Fdl des anderen EIU mit folgendem Wortlaut mit:

„Fdl ... an Fdl ...:

Erteilen Sie Befehl 5 für Langsamfahrstelle mit ... km/h von km ... bis km ...“

2.9.2. Andere vorübergehende Besonderheiten

Die unter 2.9.1 genannten Maßnahmen sind auch bei anderen vorübergehenden Signalisierungsänderungen anzuwenden.

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026

3. Trassenmanagement

3.1. Grundsätze

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

Federführendes EIU für die Trassenzuteilung auf der Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler ist DB InfraGO.

Die Anfragen, die vor dem zweiten Montag im April eingehen, werden im Rahmen des Netzfahrplans behandelt.

Die Anfragen, die nach dem zweiten Montag im April eingehen, werden im Rahmen der verbleibenden Kapazitäten (Gelegenheitsverkehre) geplant. Jede Anfrage nach einer internationalen Trasse, die auch die Grenzstrecke nutzt, muss sich auf den gesamten Laufweg beziehen.

DB InfraGO führt die Studie durch und muss vor der Planung jeder Trasse die formelle Zustimmung von SNCF Réseau erhalten.

Vor jedem Fahrplanwechsel treffen sich die „Direction de l'Attribution de la Capacité“ (DAC) und der Bereich Fahrplan Karlsruhe, um die Übereinstimmung der grenzüberschreitenden Trassen zu überprüfen.

Für kurzfristige Trassenanfragen findet die Abstimmung zwischen DB InfraGO und dem regionalen Fahrplanbüro (BHR) oder COGC LORCA statt.

Auf der Grenzstrecke wird nach Fahrplanunterlagen von DB InfraGO gefahren.

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

Die Fahrplanunterlagen für Züge des Gelegenheitsverkehrs und Änderungen zum Netzfahrplan auf der Grenzstrecke sind sowohl an den Fdl Sarreguemines Poste 1 als auch an den Fdl Hanweiler zu senden.

Für Gelegenheitsverkehre ist eine zwischen DB InfraGO und DAC vereinbarte Zugnummernreihe zu verwenden.

3.2. Trassenanmeldung

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

3.3. Änderung und Streichung von Trassen

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

Wenn Trassen aus betrieblichen Gründen oder zum Zweck von Arbeiten an der Infrastruktur auf der Grenzstrecke geändert oder gestrichen werden sollen, stimmen sich der Bereich Fahrplan Karlsruhe und der pôle Capacité/Production de l'EIC LORCA sowie der Groupe Coordination du Pôle PCR von

Infrapôle Lorraine / Plateau Commun Travaux LORCA “ ab, um mit dem oder den betroffenen EVU eine Lösung zu finden, die die Durchführung der Zugfahrten unter den bestmöglichen Umständen erlaubt.

Das BHR oder das COGC LORCA unterrichtet den Fdl Sarreguemes über die Änderung oder Streichung von Trassen.

Der Bereich Fahrplan Karlsruhe unterrichtet den Fdl Hanweiler über die Änderung oder Streichung von Trassen.

Die Fdl Hanweiler und Sarreguemes informieren sich gegenseitig so früh wie möglich über die Änderung oder Streichung von Trassen.

3.4. Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke

Jedes EIU ist für die Erarbeitung der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke zuständig:

auf dem deutschen Abschnitt der Grenzstrecke: VzG (Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten),

auf dem französischen Abschnitt der Grenzstrecke: RT („Renseignements Techniques“).

SNCF Réseau übermittelt DB InfraGO ([Region Fahrweg Südwest](#), Betrieb Netz Saarbrücken) die für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke notwendigen RT.

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026

4. Regelungen für die Züge

4.1. Anzuwendende Regelungen bezüglich Zugbildung und Bremsen

Es sind die nationalen Regelungen des jeweiligen Staates oder EIU durch die EVU anzuwenden.

4.2. Signale an Zügen

Zwischen Sarreguemines und Hanweiler (und Gegenrichtung) sind folgende Signale an Zügen zu verwenden:

Spitzensignal: Drei weiße Lichter in Form eines A.

Schlussignal:

Es sind die französischen Regelungen je nach Zugart (Triebfahrzeugfahrt, Reise- oder Güterzug) anzuwenden:

- zwei rote Lichter (fest eingebaut oder Laternen)
oder
- zwei reflektierende Zugschlusschilder.

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.

4.3. Zulässige Geschwindigkeit

Die zulässige Geschwindigkeit auf der Grenzstrecke ist im „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ (VzG), Strecken 3251 und 7738, und daraus folgend im Fahrplan aufgeführt.

Die zulässigen Geschwindigkeiten für die unterschiedlichen Zugkategorien sind für den französischen Teil der Grenzstrecke außerdem auch in den „Renseignements Techniques“ RT 1026A enthalten.

4.4. Einstellen von Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit

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

4.5. Beförderung gefährlicher Güter

Der Tf muss dazu in der Lage sein, dem EIU über die Position des oder der Wagen mit Gefahrgut im Zug Auskunft zu geben.

4.6. Ausfall von Zügen

- (1) Bei Ausfall von Zügen auf der Grenzstrecke müssen die EVU so früh wie möglich das COGC LORCA und die BZ Karlsruhe verständigen.
- (2) Die BZ Karlsruhe und das COGC LORCA unterrichten sich gegenseitig so früh wie möglich über den Ausfall von Zügen.
- (3) COGC LORCA verständigt den Fdl Sarreguemines. BZ Karlsruhe verständigt den Fdl Hanweiler.
- (4) Die Fdl Sarreguemines und Hanweiler informieren sich gegenseitig so früh wie möglich über den Ausfall von Zügen.

4.7. Fahrten, bei denen das zuverlässige Funktionieren der Gleisfreimeldeanlagen nicht sichergestellt ist

Auf dem französischen Eisenbahnnetz werden Fahrten, auf die die Gleisfreimeldeanlagen nicht sicher ansprechen, in drei Kategorien eingeteilt, die als A, B und C bezeichnet werden.

Fahrten der Kategorie C sind auf der Grenzstrecke verboten.

Die die Kategorien A und B betreffende Meldung wird von DB InfraGO nicht abgegeben.

Je nach Kategorie des im Informationssystem von SNCF Réseau vorgesehenen Verkehrs (Oléron,...) wendet der Fdl Sarreguemines die Vorschriften der DC01556 (S6A04) und des EIC LORCA CM00069 (S06A 04) an.

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026

5. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

5.1. Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern

- (1) Zu den fahrdienstlichen Meldungen gehören die Zugmeldungen und andere Meldungen, die der Regelung und Sicherung der Zugfahrten dienen.
- (2) Die fahrdienstlichen Meldungen werden fernmündlich gegeben und sind in der Regel auf der Zugmeldeleitung abzugeben. Wenn diese Verbindung gestört ist, können diese Meldungen auch über andere Kommunikationsverbindungen gegeben werden.
- (3) Die Fdl haben sich wie folgt zu melden:

„**Hier Fdl Hanweiler**“

„**Hier Fdl Sarreguemines**“

Nach jeder Dienstaufnahme teilen die Fdl ihren Namen mit.

- (4) Meldungen mit festem Wortlaut sind wörtlich zu wiederholen.
Die Wiederholung ist einzuleiten mit den Worten „**Ich wiederhole**“.
Die Richtigkeit der Wiederholung ist mit dem Wort „**richtig**“ zu bestätigen.
- (5) Bei Meldungen ohne festen Wortlaut muss die Wiederholung alle wesentlichen Angaben enthalten.

5.2. Durchführung der Zugmeldungen

(1) Grundsätze

Anbieten, Annehmen und Abmelden wird zwischen dem Fdl Sarreguemines und dem Fdl Hanweiler durchgeführt.

(2) Anbieten, Annehmen

2.1. Die Züge beider Fahrrichtungen sind bis zu 5 Minuten vor der planmäßigen Ab- oder Durchfahrzeit anzubieten und anzunehmen.

2.2. Ein Zug darf von einem Fdl erst angeboten werden, wenn:
- der letzte vorausgefahrte Zug auf dem Nachbarbahnhof angekommen ist,
- der zuletzt angenommene Zug im eigenen Bahnhof angekommen ist.

2.3. Angeboten wird der Zug mit den Worten:

„**Zugmeldung: Wird Zug (Nummer) angenommen?**“

2.4. Angenommen wird der Zug mit den Worten:

„**Zug (Nummer) ja**“

(3) Abmelden

Die Züge beider Fahrrichtungen sind bis zu fünf Minuten vor der planmäßigen Ab- oder Durchfahrtszeit abzumelden. Die Abmeldung lautet:

„**Zug (Nummer) voraussichtlich ab ... Uhr ... (Minuten)**“

- (4) Für Züge der Richtung Hanweiler – Sarreguemines gibt der Fdl Sarreguemines nach der Annahme des Zuges die Erlaubnis „Au VUS“ blockelektrisch an den Fdl Hanweiler ab.

Nach der Ankunft des Zuges wird die Erlaubnis selbsttätig nach Sarreguemines zurückgegeben. Hinweise für die Handhabung sind in der „consigne rose“ von Sarreguemines (EIC LORCA IN60343) beschrieben.

- (5) Änderung der Reihenfolge der Züge

Die Fdl müssen zwingend die festgelegte Reihenfolge beachten.

Jegliche Änderungen der Reihenfolge sind zwischen den beiden Fdl folgendermaßen abzustimmen:

„Neue Reihenfolge:

- **Zug** (Nummer des zuletzt gefahrenen Zuges)
- **Zug** (Nummer des neu eingereichten Zuges)
- **Zug** (Nummer des Zuges, der nach dem neu eingereichten Zug fährt)“

Die Fdl weisen diese Änderungen in den jeweiligen Unterlagen nach (Spalte „Bemerkungen“ im Zugmeldebuch des Fdl Sarreguemines).

5.3. Befehle, Instruction Nationale (IN)

Für Befehle der DB und IN 37 Bulletins C-Ba werden ausschließlich zweisprachige Vordrucke verwendet (siehe Anlage 3).

Die Geschwindigkeit beim Fahren auf Sicht beträgt höchstens 30 km/h.

Formulaire IN37 in Sarreguemines müssen den Tf der Züge Richtung Hanweiler ausgehändigt werden.

Abweichend davon darf der Fdl Sarreguemines die Erlaubnis zur Vorbeifahrt am Carré-Signal 7 und/oder am Carré violet 17 über Signalfernsprecher oder GSM-R D übermitteln (zweisprachiges Formulaire IN 37).

Bei gleichzeitiger Erteilung eines DB-Befehls und eines Formulaire IN 37, muss als Erstes der DB-Befehl und anschließend das Bulletin C-Ba übermittelt werden.

5.4. Gefährliche Ereignisse

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

- (2) Die drohende Gefahr ist sofort dem Fdl Hanweiler oder Sarreguemines zu melden. Die Meldung ist einzuleiten mit den Worten:

„Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!“

- (3) Die Fdl Hanweiler und Sarreguemines sowie die BZ Karlsruhe müssen Nothaltauftrag mit den zur Verfügung stehenden Mitteln geben, unabhängig davon, ob sich die Fahrt in Deutschland oder Frankreich befindet. Der Nothaltauftrag wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

„Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen Hanweiler und Sarreguemines sofort anhalten!

Ich wiederhole:

Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen Hanweiler und Sarreguemines sofort anhalten!

Hier Fahrdienstleiter Sarreguemines / Hanweiler / BZ Karlsruhe.“

« **Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Hanweiler et Sarreguemines.**

Je répète: Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Hanweiler et Sarreguemines.

Ici AC de Sarreguemines / Hanweiler / BZ Karlsruhe. »

- (4) Der Fdl Hanweiler verständigt die Notfalleitstelle in Karlsruhe.
Der Fdl Sarreguemines verständigt das COGC LORCA.
- (5) Die Fdl Hanweiler und Sarreguemines vereinbaren die erforderlichen Maßnahmen (wenn eine Gleissperrung erforderlich ist, Anwendung des Abschnitts 5.6) und verständigen ihre vorgesetzten Stellen entsprechend den Vorschriften des jeweiligen EIU.
- (6) Wenn es erforderlich ist, wird eine gemeinsame Untersuchung der beiden EIU durchgeführt.
- (7) Bei Entgleisungen oder anderen gefährlichen Unregelmäßigkeiten, die den Einsatz von Notfalltechnik erforderlich machen, werden die Mittel desjenigen EIU eingesetzt, die am besten geeignet sind, die Aufnahme des Regelbetriebes zu erreichen.
- (8) Wird ein Einsatz von externen Hilfskräften (Feuerwehr, Polizei, ...) erforderlich, erfolgt der Aufruf von Hilfe durch das jeweilige EIU nach den eigenen Regelungen. Die Zuständigkeitsgrenze dieser Kräfte bildet die Staatsgrenze.
- (9) **Ausschaltung der Oberleitung im Gefahrenfall:** Ist eine Ausschaltung der Oberleitung im Gefahrenfall auf der Grenzstrecke aus welchem Grund auch immer erforderlich, kann diese durch den Fdl Sarreguemines (Öffnen des Schalters X3), den Fdl Hanweiler oder die Zes Karlsruhe durchgeführt werden. Die Hinweise zur Handhabung des Schalters X3 sind in der Unterlage EIC LOR IN60476 enthalten. Derjenige, der die Ausschaltung durchführt, verständigt die anderen Beteiligten.

5.5. Hilfeleistung

1) Anforderung von Hilfe

Regelungen für Tf	Regelungen für Fdl
Übermittelt eine Anforderung von Hilfe – im französischen Bereich unter Bereich unter Verwendung des zweisprachigen Vordrucks (Vorlage siehe Anlage 4) – über Fernsprecher, Zugfunk GSM-R D oder andere geeignete Mittel an den Fdl desjenigen EIU, in dessen Gebiet sich die Spitze des Zuges befindet <u>bzw. generell an den Fdl Hanweiler, wenn es sich um einen Saarbahn-Zug handelt.</u>	Der Fdl, der die Anforderung von Hilfe entgegen nimmt entgegennimmt, verständigt den Nachbar-Fdl. Das Gleis wird vom Fdl Sarreguemines gem. Abschnitt 5.6 gesperrt. Mitteilung der Gleissperrung mit dem Wortlaut: „Gleis von ... nach ... gesperrt.“ Die Fdl stimmen die erforderlichen Maßnahmen zur Hilfeleistung mit der BZ Karlsruhe und dem COGC LORCA ab, unabhängig davon, ob die Hilfe in Deutschland oder in Frankreich benötigt wird.
Der Tf darf nun ohne die Zustimmung des Fdl, bei dem er Hilfe angefordert hat, nicht mehr weiterfahren oder den Zug schieben lassen.	

Wenn ein Fahrzeug der Saarbahn liegen bleibt, ist zunächst zu versuchen, den liegengebliebenen Zug mithilfe einer anderen Saarbahn zu schieben oder abzuschleppen.

Ist dies nicht möglich, muss eine Hilfslok mit einer besonderen Hilfskupplung verwendet werden.

Die Abschleppgeschwindigkeit beträgt dabei maximal 20 km/h.

Zuführen der Hilfeleistung aus Richtung Sarreguemines

a) Zuführung der Hilfeleistung von vorne

Fdl Sarreguemines		Fdl Hanweiler
↓		
<p>Erkundigt sich beim Fdl Hanweiler, welcher Zug zuletzt vor dem liegengebliebenen Zug abgelassen worden ist:</p> <p>„Welcher Zug ist der letzte Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde?“</p>	→	<p>Erhält die Anfrage des Fdl Sarreguemines</p>
		↓
<p>Erhält die Mitteilung des Fdl Hanweiler</p> <p>Wenn dieser Zug in Richtung Sarreguemines gefahren ist, vergewissert sich der Fdl Sarreguemines, dass der Zug in seinem Bahnhof angekommen ist.</p>	←	<p>Antwortet mit dem Wortlaut:</p> <p>„Zug (Nr.) ist letzter Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde.“</p>
↓		
<p>Bittet den Fdl Hanweiler um Zustimmung, dass das Hilfs-Tfz abgelassen werden darf.</p> <p>„Wird Sperrfahrt ... angenommen?“</p>	→	<p>Erhält die Anfrage des Fdl Sarreguemines</p>
		↓
<p>Erhält die Zustimmung des Fdl Hanweiler.</p>	←	<p>Gibt dem Fdl Sarreguemines die Zustimmung, das Hilfs-Tfz abzulassen:</p> <p>„Sperrfahrt ... ja.“</p>
↓		
<p>Erteilt dem Triebfahrzeugführer der Sperrfahrt einen zweisprachigen DB-Befehl 95.95:</p> <p>„Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km ... und ziehen Sie ihn in den Bahnhof Sarreguemines.“</p> <p>und anschließend einen zweisprachigen Formulaire IN37 (Anlage 3) für die Vorbeifahrt am Ausfahrtsignal.</p>		
↓		
<p>Hebt vorübergehend die Maßnahmen der Gleissperrung auf</p> <p>Erteilt dem Hilfs-Tfz die Zustimmung zur Abfahrt</p> <p>Ergreift wieder die Maßnahmen für die Gleissperrung nach Abfahrt des Hilfs-Tfz</p>		

b) Zuführung der Hilfeleistung von hinten

Fdl Sarreguemes		Fdl Hanweiler
↓		
Bittet den Fdl Hanweiler um Zustimmung, dass das Hilfs-Tfz abgelassen werden darf. „Wird Sperrfahrt ... angenommen?“	→	Erhält die Anfrage des Fdl Sarreguemes
↓		↓
Erhält die Zustimmung des Fdl Hanweiler.	←	b) Stellt sicher, dass die Voraussetzungen für die Einfahrt der Sperrfahrt in den Bahnhof Hanweiler geschaffen sind. b) Gibt dem Fdl Sarreguemes die Zustimmung, das Hilfs-Tfz abzulassen: „Sperrfahrt ... ja.“
↓		
Erteilt dem Triebfahrzeugführer der Sperrfahrt einen zweisprachigen DB-Befehl 95.95: „Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km ... und schieben Sie ihn in den Bahnhof Hanweiler.“ und anschließend einen zweisprachigen Formulaire IN37 (Anlage 3) für die Vorbeifahrt am Ausfahrtsignal.		
↓		
Hebt vorübergehend die Maßnahmen der Gleissperrung auf Erteilt dem Hilfs-Tfz die Zustimmung zur Abfahrt Ergreift wieder die Maßnahmen für die Gleissperrung nach Abfahrt des Hilfs-Tfz		

Zuführen der Hilfeleistung aus Richtung Hanweiler

a) Zuführung der Hilfeleistung von vorne

Fdl Sarreguemines		Fdl Hanweiler
		↓
Erhält die Anfrage des Fdl Sarreguemines	←	Erkundigt sich beim Fdl Sarreguemines, welcher Zug zuletzt vor dem liegengebliebenen Zug abgelassen worden ist: „Welcher Zug ist der letzte Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde?“
↓		
Antwortet mit dem Wortlaut: „Zug (Nr.) ist letzter Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde.“	→	Erhält die Mitteilung des Fdl Hanweiler Wenn dieser Zug in Richtung Hanweiler gefahren ist, vergewissert sich der Fdl Hanweiler, dass der Zug in seinem Bahnhof angekommen ist.
		↓
Erhält die Anfrage des Fdl Hanweiler	←	Bittet den Fdl Sarreguemines um Zustimmung, dass das Hilfs-Tfz abgelassen werden darf. „Wird Sperrfahrt ... angenommen?“
↓		
Gibt dem Fdl Hanweiler die Zustimmung, das Hilfs-Tfz abzulassen: „Sperrfahrt ... ja.“	→	b) Erhält die Zustimmung des Fdl Sarreguemines
		↓
		Die Sperrfahrt wird nach den deutschen Regeln durchgeführt. Der Tf der Sperrfahrt erhält vom Fdl Hanweiler einen zweisprachigen DB-Befehl 6, ankreuzen 6.40 auf Sicht und x.41, bei x.42 eintragen 30 km/h, x.43 zwischen Hanweiler und x.44 Sarreguemines x95 ankreuzen, bei x96 eintragen: Grund Nr. 12 sowie Befehl 95.95: „Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km ... und ziehen Sie ihn in den Bahnhof Hanweiler.“

b) Zuführung der Hilfeleistung von hinten

Fdl Sarreguemines		Fdl Hanweiler
		↓
Erhält die Anfrage des Fdl Hanweiler	←	Bittet den Fdl Sarreguemines um Zustimmung, dass das Hilfs-Tfz abgelassen werden darf. „Wird Sperrfahrt angenommen?“
↓		
Gibt dem Fdl Hanweiler die Zustimmung, das Hilfs-Tfz abzulassen: „Sperrfahrt ... ja.“	→	Erhält die Zustimmung des Fdl Sarreguemines
		↓
		Die Sperrfahrt wird nach den deutschen Regeln durchgeführt. Der Tf der Sperrfahrt erhält vom Fdl Hanweiler einen zweisprachigen DB-Befehl Befehl 6, ankreuzen 6.40 auf Sicht und x.41, bei x.42 eintragen 30 km/h, x.43 zwischen Hanweiler und x.44 Sarreguemines x95 ankreuzen, bei x96 eintragen: Grund Nr. 12 sowie Befehl 95.95: „Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km ... und schieben Sie ihn in den Bahnhof Sarreguemines.“

Aufhebung der Gleissperrung

Wenn der liegengebliebene Zug mit dem Hilfs-Tfz in einem der beiden Bahnhöfe angekommen ist, muss sich der betreffende Fdl davon überzeugen, dass die Fahrt vollständig ist und den Fdl des Nachbar-Bahnhofs verständigen:

„Fdl ... an Fdl ...: Zug (Nr.) vollständig in ... angekommen.“

Der Fdl Sarreguemines hebt die Gleissperrung auf mit dem Wortlaut:

„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von ... nach ... aufgehoben.“

2) Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft

Soll ein Zug zurücksetzen, ist die Zustimmung des Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erforderlich. Die Zustimmung darf nur erteilt werden, wenn sich der Tf an der Spitze des Zuges befindet.

Der Fdl Sarreguemines erteilt die Zustimmung zum Zurücksetzen nach Sarreguemines mit schriftlichem zweisprachigem DB-Befehl 95.95 (Anlage 3a); Wortlaut:

„Kehren Sie in den Bahnhof Sarreguemines zurück.“

Ggf. ist außerdem für den BÜ 1 oder die beiden BÜ Befehl 8 zu erteilen.

Der Fdl Hanweiler erteilt die Zustimmung zum Zurücksetzen nach Hanweiler mit schriftlichem zweisprachigem DB-Befehl 95.95 (Anlage 3a).

Nach Rückkehr des Zuges obliegt das Prüfen des Freiseins des Gleises:

- dem Fdl Sarreguemines für einen nach Sarreguemines zurückgesetzten Zug,
- dem Fdl Hanweiler für einen nach Hanweiler zurückgesetzten Zug.

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

„Fdl ... an Fdl ...: Zug (Nr.) vollständig nach ... zurückgekehrt.“

5.6. Gleissperrung

(bei Arbeiten siehe Kapitel VIII)

Das Gleis wird gesperrt:

- bei Unfällen oder bei Betriebsstörungen, die ein Befahren des Gleises unmöglich machen (z. B. bei liegengebliebenem Zug, unbefahrbare Stelle...)
- beim Rangieren über das Signal N 1 des Bf Hanweiler hinaus (Abschnitt 7.3)
- beim Rangieren über das Signal GA 8 des Bf Sarreguemes hinaus (Abschnitt 7.2).

(1) Der für die Gleissperrung und deren Aufhebung zuständige Fdl ist der Fdl Sarreguemes.

(2) Das Gleis darf nur gesperrt werden, wenn

- die Sperrung mit dem Fdl Hanweiler vereinbart wurde
- der Fdl Hanweiler bestätigt hat, dass der letzte Zug aus Richtung Sarreguemes in Hanweiler angekommen ist
- der letzte Zug aus Richtung Hanweiler vollständig in Sarreguemes angekommen ist

Wenn das Gleis nicht befahren werden kann (Unfall, Hindernis, liegengebliebener Zug...), kann es vom Fdl Sarreguemes oder vom Fdl Hanweiler auch sofort gesperrt werden, ohne dass diese Voraussetzungen erfüllt sind.

(3) Die Gleissperrung mit den entsprechenden Sicherungsmaßnahmen erfolgt gemäß der Regelungen des jeweiligen EIU (Maßnahmen für die Gleissperrung bei der SNCF).

(4) Das Gleis wird gesperrt mit dem Wortlaut:

„Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemes nach Hanweiler gesperrt.“

(5) Die Sperrung des Gleises darf vom Fdl Sarreguemes aufgehoben werden, wenn

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

(6) Die Gleissperrung wird aufgehoben mit dem Wortlaut:

**„Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler:
Sperrung des Gleises von Sarreguemes nach Hanweiler aufgehoben.“**

(7) Die Fdl weisen die Sperrung eines Gleises und die Aufhebung der Gleissperrung in der dafür vorgesehenen Unterlage des jeweiligen EIU nach.

5.7. Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl

Die Verständigung zwischen den Bahnhöfen Sarreguemes und Hanweiler gilt als völlig gestört, wenn keine Verständigung über Fernsprecher oder Funk mehr möglich ist. In diesem Fall darf auf der Grenzstrecke kein Verkehr stattfinden, bis eine Verständigung wieder möglich ist.

5.8. Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz

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

5.9. Rückmelden

Eine Rückmeldung ist zu geben, wenn es in dieser gemeinsamen Regelung vorgeschrieben ist (Störungen, ...).

Der zuständige Fdl gibt die Rückmeldung, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- der Zug ist auf dem eigenen Bahnhof angekommen
- das deckende Signal zeigt Halt
- der Zug ist vollständig

Die Rückmeldung wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

„Zug (Nr.) in ... (Hanweiler/Sarreguemes).“

5.10. Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke

5.10.1. Richtung Hanweiler – Sarreguemes

- 1.1 Die Blockeinrichtungen wirken zwischen Hanweiler und dem Signal C7 selbsttätig. Dieser Abschnitt bildet einen Zugfolgeabschnitt. Mit der Fahrtstellung des Ausfahrtsignals N 1 in Hanweiler ist [sichergestellt](#), dass der Zugfolgeabschnitt geräumt ist.
- 1.2 Die Blockeinrichtungen wirken nicht mehr selbsttätig, wenn ein Zug
 - am Halt zeigenden Ausfahrtsignal N 1 in Hanweiler vorbeifahren soll,
 - am erloschenen Ausfahrtsignal N 1 in Hanweiler vorbeifahren soll,
 - das Halt zeigende Ausfahrtsignal N 1 in Hanweiler überfahren hat.

Die Blockeinrichtungen werden ebenfalls als gestört betrachtet

- im Fall einer Störung der Erlaubnis VUS
- wenn die technische Fachkraft dies mitteilt

Räumungsprüfung auf Zeit ist auch erforderlich, wenn der technische Mitarbeiter dies im Arbeits- und Störungsbuch vorgeschrieben hat.

Räumungsprüfung auf Zeit darf aufgehoben werden, wenn alle Anlässe weggefallen sind und danach ein Zug den Zugfolgeabschnitt zwischen Hanweiler und Sarreguemines in beliebiger Fahrtrichtung befahren hat (Kontrollzug) und anschließend die blockelektrische Erlaubnis zweimal störungsfrei von Hand gewechselt werden konnte.

Der Kontrollzug muss auf Hauptsignal in den Zugfolgeabschnitt eingefahren sein und ihn bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

Die Räumungsprüfung auf Zeit wird mit folgendem Wortlaut aufgehoben:

„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines: Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Hanweiler – Sarreguemines um ... Uhr aufgehoben.“

Der Fdl Sarreguemines weist alle diese Gespräche im „carnet d'enregistrement des dépêches“ nach.

5.10.2. Richtung Sarreguemines – Hanweiler

- (1) Die Blockeinrichtungen wirken selbsttätig.
- (2) Die Blockeinrichtungen wirken nicht mehr selbsttätig, wenn die Ausfahrtsignale in Sarreguemines nicht selbsttätig in die Fahrtstellung kommen.

Der Fdl Sarreguemines bittet den Fdl Hanweiler, ihm mittels einer Rückmeldung zu bestätigen, dass der zuletzt von Sarreguemines abgelassene Zug in Hanweiler angekommen ist und verwendet dafür folgenden Wortlaut:

„Geben Sie eine Rückmeldung für den letzten Zug, der in Richtung Hanweiler abgelassen wurde.“

Der Fdl Hanweiler antwortet mit folgendem Wortlaut:

„Zug (Nr.) in Hanweiler angekommen.“

Der Fdl Sarreguemines weist die Gespräche im „carnet d'enregistrement des dépêches“ nach.

Der Fdl Sarreguemines erteilt dem folgenden Zug Richtung Hanweiler die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Ausfahrtsignal (zweispachiges Bulletin C-Ba, durch welches Fahren auf Sicht mit höchstens 30 km/h bis zum Esig F Hanweiler vorgeschrieben wird).

5.10.3. Störung der Erlaubnis VUS

Wenn nach Annahme eines Zuges der Fdl Sarreguemines nicht die Erlaubnis VUS an den Fdl Hanweiler abgeben kann oder wenn die Erlaubnis nicht automatisch nach Ankunft eines Zuges nach Sarreguemines zurückgegeben wird, gilt die Anlage für den Fdl Sarreguemines als gestört.

In diesem Fall ist Räumungsprüfung auf Zeit erforderlich.

Die signaltechnischen Einrichtungen des Bf Sarreguemines müssen dennoch in dem Maße bedient werden, wie es die Anlage zulässt.

1) Der Fdl Hanweiler stellt die Störung fest:

Fdl Hanweiler	Fdl Sarreguemines
↓	
<p>Führt die in seinen jeweiligen Regelwerken vorgesehenen Maßnahmen (Merkhinweise, Sperren...) durch. Für die Einführung der Räumungsprüfung auf Zeit verwendet er im Austausch mit dem Fdl Sarreguemines die folgenden Wortlaute:</p> <p>„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines: Letzter Zug von Sarreguemines ist Zug (Nr.) um ... Uhr... (Min). Letzter Zug nach Sarreguemines ist Zug (Nr.) um ... Uhr... (Min). b) Kann Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden?“</p>	<p>Erhält die Anfrage für die Einführung der Räumungsprüfung auf Zeit.</p> <p>Überprüft, ob der letzte in Richtung Hanweiler abgelassene Zug und der letzte aus Richtung Hanweiler angekommene Zug den vom Fdl Hanweiler angegebenen Zügen entsprechen.</p> <p style="text-align: center;">→</p>
	↓
<p>Erhält die Zustimmung des Fdl Sarreguemines.</p>	<p>Erlaubt dem Fdl Hanweiler, die Räumungsprüfung auf Zeit einzuführen mit dem Wortlaut:</p> <p>„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Letzter nach Hanweiler abgelassener Zug ist Zug (Nr.) um ... Uhr ... (Min). Letzter aus Hanweiler angekommener Zug ist Zug (Nr.) um ... Uhr ... (Min). Räumungsprüfung auf Zeit kann eingeführt werden.“</p> <p style="text-align: center;">←</p>
Durchführung der Zugfahrten bei Räumungsprüfung auf Zeit	
<p>Für jeden Zug muss der jeweilige Fdl in seinen Unterlagen nachprüfen, ob die eingleisige Strecke frei ist und ob er keinen Zug der Gegenrichtung angenommen hat.</p> <p>Die Züge sind wie im Regelbetrieb anzubieten, anzunehmen und abzumelden.</p> <p>Wenn der Zug die eingleisige Strecke vollständig geräumt hat und sich unter Deckung des Einfahrsignals des Ankunftsbahnhofs befindet, gibt der Fdl dieses Bahnhofs dem Fdl des Abgangsbahnhofs die Rückmeldung mit folgendem Wortlaut:</p> <p>„Zugmeldung, Zug (Nr.) in ... (Hanweiler/Sarreguemines).“</p> <p>Die Fdl weisen die Uhrzeit der Rückmeldung in ihren Zugmeldebüchern nach.</p>	

2) Der Fdl Sarreguemines stellt die Störung fest

Fdl Sarreguemines	Fdl Hanweiler
↓	
Bringt am AuVUS einen Merkhinweis an. Für die Einführung der Räumungsprüfung auf Zeit verwendet er im Austausch mit dem Fdl Hanweiler die folgenden Wortlaute: „Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Letzter Zug von Hanweiler ist Zug (Nr.) um ... Uhr... (Min). Letzter Zug nach Hanweiler ist Zug (Nr.) um ... Uhr... (Min). Kann Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden?“	Erhält die Anfrage für die Einführung der Räumungsprüfung auf Zeit. Überprüft, ob der letzte in Richtung Sarreguemines abgelassene Zug und der letzte aus Richtung Sarreguemines angekommene Zug den vom Fdl Sarreguemines angegebenen Zügen entsprechen. →
	↓
Erhält die Zustimmung des Fdl Hanweiler.	Erlaubt dem Fdl Sarreguemines, die Räumungsprüfung auf Zeit einzuführen mit dem Wortlaut: „Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines: Letzter nach Sarreguemines abgelassener Zug ist Zug (Nr.) um ... Uhr ... (Min). Letzter aus Sarreguemines angekommener Zug ist Zug (Nr.) um ... Uhr ... (Min). Räumungsprüfung auf Zeit kann eingeführt werden.“
Durchführung der Zugfahrten bei Räumungsprüfung auf Zeit	
Für jeden Zug muss der jeweilige Fdl in seinen Unterlagen nachprüfen, ob die eingleisige Strecke frei ist und ob er keinen Zug der Gegenrichtung angenommen hat. Die Züge sind wie im Regelbetrieb anzubieten, anzunehmen und abzumelden. Wenn der Zug die eingleisige Strecke vollständig geräumt hat und sich unter Deckung des Einfahrsignals des Ankunftsbahnhofs befindet, gibt der Fdl dieses Bahnhofs dem Fdl des Abgangsbahnhofs die Rückmeldung mit folgendem Wortlaut: „Zugmeldung, Zug (Nr.) in ... (Hanweiler/Sarreguemines).“ Die Fdl weisen die Uhrzeit der Rückmeldung in ihren Zugmeldebüchern nach.	

3) Wiederaufnahme des Regelbetriebs

Die Räumungsprüfung auf Zeit darf aufgehoben werden, wenn der Erlaubniswechsel wieder ordnungsgemäß funktioniert und danach ein Zug den Zugfolgeabschnitt zwischen Hanweiler und Sarreguemines in beliebiger Fahrtrichtung befahren hat (Kontrollzug) und anschließend die blockelektrische Erlaubnis zweimal störungsfrei von Hand gewechselt werden konnte.

Der Kontrollzug muss auf Hauptsignal in den Zugfolgeabschnitt auf der Grenzstrecke eingefahren sein und ihn bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

Die Mitteilung über die Aufhebung der Räumungsprüfung auf Zeit ist mit folgendem Wortlaut zu geben:

„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines:

**Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Hanweiler – Sarreguemines aufgehoben
um ... Uhr ... (Min).“**

oder

„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:

**Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Sarreguemines – Hanweiler aufgehoben
um ... Uhr ... (Min).“**

Die Fdl weisen die Mitteilung in ihren jeweiligen Unterlagen nach (Fdl Sarreguemines im „carnet d'enregistrement des dépêches“).

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026

6. Außergewöhnliche Transporte (aT)

6.1. Grundsätze

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

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

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

(2) Die Bef-Ano/Fplo der DB InfraGO enthält:

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

6.2. Zweisprachiger Vordruck

Das COGC Lorraine und die zuständige Fahrplanabteilung (Fpl) bei DB InfraGO Region Südwest bieten sich außergewöhnliche Transporte gegenseitig an. Zu diesem Zweck sendet je nach Fahrtrichtung COGC oder Fpl an die andere Abteilung einen speziellen zweisprachigen Vordruck.

Dieser zweisprachige Vordruck enthält

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

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

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

6.3. Einstellungsgenehmigung für aT

Eine Anfrage kann nur gestellt werden, wenn sie während der Besetzungszeiten des Fpl-Büros in Karlsruhe bearbeitet werden kann. Die Besetzungszeiten sind:
Montags bis freitags außer Feiertage: 7:30 -16:00 Uhr

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

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

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

6.4. Anbieten und Annehmen von aT

Bevor ein Fdl einen Zug mit einem/mehreren außergewöhnlichen Transport/en in Richtung Nachbarland abfahren lässt, ist der Zug unter Nennung der Zugnummer, der ATE- und Bza-Nummer(n) und des Zusatzes „mit Einschränkung“ oder „ohne Einschränkung“ gemäß der Regelungen in Abschnitt 5.2 anzubieten. Dabei ist folgender besonderer Wortlaut zu verwenden:

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

Die Einschränkungen können in einer Gleissperrung bestehen (siehe Abschnitt 5.6).

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

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

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

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

„Nein warten.“

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

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

7. Rangieren

7.1. Grundsätze

- (1) In den Bahnhöfen Hanweiler und Sarreguemines wird nach den nationalen Regeln rangiert.
- (2) Ohne Zustimmung des jeweils benachbarten Fdl darf rangiert werden:
 - im Bf Sarreguemines bis zum Signal GA 8
 - im Bf Hanweiler bis zum Ausfahrtsignal N 1
- (3) Für das Anbringen von Sperren und Merkhinweisen gelten die Regelungen des jeweiligen EIU.

7.2. Rangieren über das Signal GA 8 des Bahnhofs Sarreguemines hinaus bis zur Grenze

- (1) Der Fdl Sarreguemines verständigt den Fdl Hanweiler über die Rangierfahrt bis zur Grenze mit folgendem Wortlaut:

„Rangierfahrt über das Signal GA 8 hinaus.“

Der Fdl Sarreguemines sperrt das Gleis Sarreguemines – Hanweiler gemäß Abschnitt 5.6.

- (2) Der Fdl Sarreguemines lässt das Rangieren über das Signal GA 8 hinaus zu gemäß den Bestimmungen des französischen Regelwerks. Für die Rückkehr in den Bahnhof Sarreguemines übermittelt er dem Rangierleiter einen schriftlichen Befehl, vor dem BÜ 2 und/oder BÜ 1 anzuhalten und diese(n) erst zu befahren, wenn er festgestellt hat, dass der/die BÜ geschlossen ist/sind.
- (3) Der Fdl Sarreguemines teilt dem Fdl Hanweiler mit folgendem Wortlaut mit, wenn das Rangieren beendet ist:

„Rangierfahrt über das Signal GA 8 hinaus beendet.“
- (4) Der Fdl Sarreguemines darf anschließend die Sperrung des Gleises Sarreguemines – Hanweiler gemäß Abschnitt 5.6 aufheben.

7.3. Rangieren über das Ausfahrtsignal N 1 des Bahnhofs Hanweiler hinaus bis zur Grenze

- (1) Der Fdl Hanweiler verständigt den Fdl Sarreguemines über die Rangierfahrt bis zur Grenze mit folgendem Wortlaut:

„Rangierfahrt über das Signal N 1 hinaus.“

Der Fdl Sarreguemines sperrt das Gleis Sarreguemines – Hanweiler gemäß Abschnitt 5.6.

- (2) Der Fdl Hanweiler lässt das Rangieren über das Ausfahrtsignal N 1 hinaus zu gemäß den Bestimmungen des deutschen Regelwerks.

-
- (3) Der Fdl Hanweiler teilt dem Fdl Sarreguermes mit folgendem Wortlaut mit, wenn das Rangieren beendet ist:

„Rangierfahrt über das Signal N 1 hinaus beendet.“

- (4) Der Fdl Sarreguermes darf anschließend die Sperrung des Gleises Sarreguermes – Hanweiler gemäß Abschnitt 5.6 aufheben.

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026

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

8.1. Grundsätze

- (1) Jedes EIU sorgt für die Instandhaltung und Entstörung seiner festen Anlagen gemäß seiner jeweiligen Normen und technischen Spezifikationen, unabhängig davon, ob sich diese auf deutschem oder französischem Gebiet befinden. Der Oberleitungsdienst der SNCF unterhält die Oberleitungsanlagen auf dem französischen Eisenbahnnetz.
- (2) Folgende Sicherheitseinrichtungen von SNCF Réseau befinden sich im Bereich von DB InfraGO:
 - Einschaltkontakt für den BÜ 2 in km 16,464 DB InfraGO
 - Einfahrvorsignal 1, 2 in km 16,691 DB InfraGO
 - Einschaltkontakt für den BÜ 1 in km 16,836 DB InfraGO
 - KVB BalisenDiese Einrichtungen werden vom Instandhaltungsdienst der SNCF unterhalten.

Folgende Sicherheitseinrichtungen von DB InfraGO befinden sich im Bereich von SNCF Réseau:

 - Tafel „Halt für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer“ neben der Weiche 13 im Bf Sarreguemines
 - Einfahrvorsignal f in km 0,290 SNCF; Diese Einrichtungen werden vom Instandhaltungsdienst der DB InfraGO unterhalten.
- (3) Planbare Arbeiten an Einrichtungen auf dem anderen Staatsgebiet müssen zwischen den betroffenen technischen Fachdiensten der beiden EIU vereinbart werden. Das EIU, auf dessen Gebiet sich die Einrichtung befindet, stellt dem EIU, das die Arbeiten durchführt, eine technische Fachkraft zur Verfügung.

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

Für ständig wiederkehrende Wartungsarbeiten, für die die anzuwendenden Regelungen den technischen Fachdiensten der beiden EIU bekannt sind, ist ein solches Dokument nicht erforderlich.
- (4) Für alle planbaren Arbeiten, für die eine Gleissperrung erforderlich ist, müssen die schriftlichen Anweisungen spätestens 7 Wochen vor Beginn der Arbeiten zwischen der Produktionsdurchführung Saarbrücken und dem COGC Lorraine gegenseitig abgestimmt werden. Sie legen hierbei den Inhalt der Arbeiten, die Auswirkungen auf den Betriebsablauf, den Ausführungszeitraum und die zu treffenden Maßnahmen fest. Die Frist verlängert sich auf 3 Monate, wenn Anpassungen des Fahrplans erforderlich sind.
- (5) Geplante Arbeiten durch Instandhaltungsmitarbeiter an ortsfesten Anlagen der Grenzstrecke sind mit dem Fdl, auf dessen Gebiet die Arbeiten durchgeführt werden sollen, zu vereinbaren. Vor der Zustimmung stimmt sich dieser Fdl mit dem Nachbar-Fdl ab. Er ergreift anschließend die zur Durchführung der Arbeiten erforderlichen Maßnahmen (z. B. Gleissperrung).
- (6) Bei Arbeiten zur Entstörung von festen Anlagen auf dem anderen Staatsgebiet, die ohne Verständigung der zuständigen technischen Fachdienste untereinander stattfinden, ist eine Gleissperrung erforderlich.
- (7) Bei Arbeiten auf dem Gebiet der DB ohne Befahren der Einschaltstrecke der BÜ 1 und 2 und ohne Ausbau der Einschaltkontakte ist der Einsatz eines Bahnübergangspostens erforderlich. Darauf kann verzichtet werden, wenn vor dem ersten Kontakt (km 16,482) eine Wärterhalteplatte (Signal Sh 2) aufgestellt ist, um Fahrten anzuhalten.

Bei Arbeiten auf dem Gebiet der DB mit Befahren der Einschaltstrecke der BÜ 1 und 2 werden für die BÜ zu treffende Maßnahmen durch eine gemeinsame zweisprachige Arbeitsanweisung mitgeteilt, die in gegenseitiger Abstimmung von den zuständigen Fachdiensten und der Abteilung „UO Circulation Lorraine Nord“ herausgegeben wird.

8.2. Arbeiten auf deutschem Gebiet

Gleissperrungen werden ausschließlich vom Fdl Sarreguemes ausgesprochen.
Für die Zustimmung zu Arbeiten auf deutschem Gebiet ist ausschließlich der Fdl Hanweiler zuständig.

Arbeiten durch DB InfraGO oder durch die SNCF R in Begleitung eines Mitarbeiters von DB InfraGO:	Arbeiten durch die SNCF R, die ausnahmsweise ohne Begleitung eines Mitarbeiters von DB InfraGO durchgeführt werden:
Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter von DB InfraGO beim Fdl Hanweiler.	Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter der SNCF R beim Fdl Sarreguemes.
↓	↓
Der Fdl Hanweiler trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und vereinbart die Gleissperrung gemäß Abschnitt 5.6.	Der Fdl Sarreguemes trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen, holt die Zustimmung des Fdl Hanweiler ein und vereinbart mit ihm die Gleissperrung gemäß Abschnitt 5.6.
↓	↓
Der Fdl Sarreguemes trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und teilt dem Fdl Hanweiler die Gleissperrung mit: „Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemes nach Hanweiler gesperrt.“	Der Fdl Sarreguemes teilt dem Fdl Hanweiler die Gleissperrung mit: „Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemes nach Hanweiler gesperrt.“
↓	↓
Der Fdl Hanweiler meldet dem technischen Mitarbeiter von DB InfraGO die Zustimmung zu den Arbeiten.	Der Fdl Sarreguemes gibt dem technischen Mitarbeiter der SNCF R seine Zustimmung zu den Arbeiten.
↓	↓
Nach Abschluss der Arbeiten verständigt der technische Mitarbeiter von DB InfraGO den Fdl Hanweiler.	Nach Abschluss der Arbeiten verständigt der technische Mitarbeiter der SNCF R den Fdl Sarreguemes.
↓	↓
Der Fdl Hanweiler meldet dem Fdl Sarreguemes die Beendigung der Arbeiten mit folgendem Wortlaut: „Arbeiten im Gleis Hanweiler – Sarreguemes beendet.“	Der Fdl Sarreguemes meldet dem Fdl Hanweiler die Beendigung der Arbeiten mit folgendem Wortlaut: „Arbeiten im Gleis Hanweiler – Sarreguemes beendet.“
↓	↓
Der Fdl Sarreguemes hebt die Gleissperrung gemäß Abschnitt 5.6 auf: „Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemes nach Hanweiler aufgehoben.“ Die Fdl heben die Sicherungsmaßnahmen auf.	Der Fdl Sarreguemes hebt die Gleissperrung gemäß Abschnitt 5.6 auf: „Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemes nach Hanweiler aufgehoben.“ Die Fdl heben die Sicherungsmaßnahmen auf.

8.3. Arbeiten auf französischem Gebiet

Für die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung) bei Arbeiten auf französischem Gebiet ist der Fdl Sarreguemes zuständig.

Für die Zustimmung zu Arbeiten auf französischem Gebiet ist ausschließlich der Fdl Sarreguemes zuständig.

Arbeiten durch die SNCF R oder durch DB InfraGO in Begleitung eines Mitarbeiters der SNCF R:	Arbeiten durch DB InfraGO, die ausnahmsweise ohne Begleitung eines Mitarbeiters der SNCF R durchgeführt werden:
↓	↓
Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter der SNCF R beim Fdl Sarreguemes und übergibt eine „Anfrage für die Gleissperrung“ (Vordruck DFV).	Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter von DB InfraGO beim Fdl Hanweiler.
↓	↓
Der Fdl Sarreguemes holt die Zustimmung des Fdl Hanweiler ein und vereinbart die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55.	Der Fdl Hanweiler holt die Zustimmung des Fdl Sarreguemes ein und vereinbart die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55.
↓	↓
Der Fdl Hanweiler trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und gibt anschließend dem Fdl Sarreguemes seine Zustimmung zur Gleissperrung.	Der Fdl Sarreguemes trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und teilt dem Fdl Hanweiler die Gleissperrung mit: „Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemes nach Hanweiler gesperrt.“
↓	↓
Der Fdl Sarreguemes teilt dem Fdl Hanweiler die Gleissperrung mit: „Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemes nach Hanweiler gesperrt.“	Der Fdl Hanweiler trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und gibt anschließend dem technischen Mitarbeiter von DB InfraGO seine Zustimmung zu den Arbeiten.
↓	↓
Der Fdl Sarreguemes meldet dem technischen Mitarbeiter der SNCF R die Zustimmung zu den Arbeiten.	Nach Abschluss der Arbeiten meldet der technische Mitarbeiter von DB InfraGO dem Fdl Hanweiler, dass die Arbeiten beendet sind.
↓	↓
Nach Abschluss der Arbeiten meldet der technische Mitarbeiter der SNCF dem Fdl Sarreguemes, dass die Arbeiten beendet sind.	Der Fdl Hanweiler meldet dem Fdl Sarreguemes die Beendigung der Arbeiten mit folgendem Wortlaut: „Arbeiten im Gleis Hanweiler – Sarreguemes beendet.“
↓	↓
Der Fdl Sarreguemes hebt die Gleissperrung gemäß Abschnitt 5.6 auf: „Sperrung des Gleises von Sarreguemes nach Hanweiler aufgehoben.“ Die Fdl heben die Sicherungsmaßnahmen auf.	Der Fdl Sarreguemes hebt die Gleissperrung gemäß Abschnitt 5.6 auf: „Sperrung des Gleises von Sarreguemes nach Hanweiler aufgehoben.“ Die Fdl heben die Sicherungsmaßnahmen auf.

8.4. Sperrfahrten bei Arbeiten

Die Sperrfahrten dürfen von Hanweiler und von Sarreguemines aus nur bis zur Bundesgrenze und zurück fahren.

(1) Ablassen der Sperrfahrt durch Fdl Hanweiler

Wenn das Gleis Sarreguemines – Hanweiler gesperrt ist, kann der Fdl Hanweiler Sperrfahrten zulassen.

Der Fdl Hanweiler muss die folgenden Regelungen beachten:

- Der Fdl Hanweiler führt die Sperrfahrten im Abschnitt Hanweiler – Staatsgrenze nach den Bestimmungen der DB durch.

Wenn die Einschaltstrecke der BÜ 1 und 2 befahren wird, werden für die BÜ zu treffende Maßnahmen durch eine gemeinsame zweisprachige Arbeitsanweisung mitgeteilt.

- Die Sperrfahrten dürfen nur mit Zustimmung des Fdl Sarreguemines durchgeführt werden.

Wortlaut für die Zustimmung: „**Sperrfahrt wird zugelassen.**“

- Alle Sperrfahrten erhalten einen zweisprachigen Befehl (Anlage 3) Nr. 6 mit der Weisung, im gesperrten Gleis mit höchstens 30 km/h zu fahren. x.95 (zusätzliche Anweisungen) ist anzukreuzen und bei x.96 ist einzutragen: Annäherungszeit für BÜ 1 und 2.
- Bei der Ausfahrt der Sperrfahrt darf der Fdl Hanweiler das Ausfahrtsignal nicht auf Fahrt stellen und das Ersatzsignal nicht bedienen.
Der Fdl Hanweiler darf die Sicherung des Fahrweges nur durch Sperren der Weichenlaufkette und Einzelsperrung der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen durchführen.
- Die Sperrfahrten werden an den Fdl Sarreguemines nicht abgemeldet und die Beendigung wird dem Fdl Sarreguemines nicht mitgeteilt.
- Durch die Meldung über die Beendigung der Arbeiten nach Abschnitt 8.2 bestätigt der Fdl Hanweiler dem Fdl Sarreguemines, dass alle Sperrfahrten beendet sind.
- Wenn sich nach Beendigung aller Sperrfahrten die Blockeinrichtungen in Hanweiler nicht in Grundstellung befinden, sind die Maßnahmen gem. Abschn. 5.10.1 zu ergreifen.

(2) Ablassen der Sperrfahrt durch Fdl Sarreguemines

Wenn das Gleis Sarreguemines – Hanweiler gesperrt ist, kann der Fdl Sarreguemines Sperrfahrten zulassen.

Der Fdl Sarreguemines muss die folgenden Regelungen beachten:

- Der Fdl Sarreguemines führt die Sperrfahrten im Abschnitt Sarreguemines – Staatsgrenze nach den Bestimmungen der SNCF durch.
- Die Sperrfahrten werden an den Fdl Hanweiler nicht abgemeldet und die Beendigung wird dem Fdl Hanweiler nicht mitgeteilt.

-
- Durch die Meldung über die Beendigung der Arbeiten nach Abschnitt 8.3 bestätigt der Fdl Sarreguemines dem Fdl Hanweiler, dass alle Sperrfahrten beendet sind.

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026

1. Généralités

1.1. Documents abrogés ; date d'application de la consigne commune

Cette consigne commune remplace la consigne d'établissement EIC LORCA DC00076 édition du 26-06-2013 applicable le 16-10-2024 et l'édition allemande du 01-09-2013 rectifiée le 16.10.2024.

Elle entre en vigueur le 14-12-2025.

1.2. Objet, principes

Cette consigne commune définit les conditions spécifiques d'exploitation de la section frontière entre la gare de Sarreguemines et la gare de Hanweiler-Bad Rilchingen (dénommée par la suite Hanweiler).

1. La sécurité des personnes, des circulations et des manœuvres est assurée :
 - par SNCF Réseau (SNCF R), sur la partie française de la section frontière dont la limite se situe au km 1,043 (SNCF R) / km 16,932 (DB InfraGO).

En principe, la réglementation en vigueur est la réglementation française.

- par DB InfraGO, sur la partie allemande de la section frontière dont la limite se situe au km 16,932 (km DB InfraGO) / km 1,043 (SNCF R).

En principe, la réglementation en vigueur est la réglementation allemande.

Toutefois, les dispositions particulières d'exploitation pour la section frontière et les exceptions éventuelles aux prescriptions définies par les Gestionnaires d'Infrastructure respectifs sont reprises dans le présent document.

2. Sauf indication particulière précisée dans cette consigne commune, les entreprises ferroviaires doivent, pour circuler sur la section frontière, respecter les règles générales d'accès aux réseaux ferrés de DB InfraGO et de SNCF Réseau et disposer des systèmes embarqués correspondant aux installations fixes mises en place sur la section frontière.

1.3. Langue à employer

1. Pour les échanges d'ordre administratif, les gestionnaires de l'infrastructure utilisent leur propre langue. Toutefois, il est permis d'utiliser la langue du gestionnaire de l'infrastructure voisin.
2. Toutes les communications concernant la circulation des trains entre l'agent-circulation (AC) de Sarreguemines et l'AC de Hanweiler (Fahrdienstleiter Fdl) se font en langue allemande. L'AC de Sarreguemines doit parler la langue allemande et les dépêches sont inscrites en allemand sur le carnet d'enregistrement des dépêches.

3. La langue opérationnelle entre GI et ExF est la langue du pays du tronçon concerné

Le personnel des trains doit posséder les connaissances suffisantes pour comprendre et se faire comprendre des agents du gestionnaire de l'infrastructure voisin en cas de nécessité dans le cadre de leurs activités. Pour le personnel des trains en provenance ou en direction de l'Allemagne, ayant terminus ou origine à Sarreguemines, l'usage de la langue allemande est autorisé. Sinon, la langue parlée en gare de Sarreguemines, est le français.

4. Les communications entre le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) LORCA et la Betriebszentrale (BZ) de Karlsruhe ainsi que le Service Fahrplan sont faites en langue française ou allemande. DB InfraGO et SNCF Réseau doivent s'assurer qu'ils ont en permanence dans leur centre opérationnel respectif au moins une personne qualifiée bilingue. A défaut, les conversations sont réalisées en langue allemande via les gares frontières (dirigeants locaux, AC, ...).
5. La connaissance de la langue étrangère doit être intégrée dans les plans de veille des dirigeants correspondants et vérifiée régulièrement.
6. Le code d'épélation / Alphabet international doit être utilisé pour les dialogues entre les conducteurs et les AC (DB-Richtlinie 481.0205A02). Les nombres doivent être dictés chiffre par chiffre.

1.4. Modifications aux textes réglementaires

1. Cette consigne commune est rédigée par DB InfraGO et SNCF Réseau. Elle est vérifiée et approuvée côté SNCF Réseau par le/la directeur/directrice de la DZP NEN. Toute modification doit faire l'objet d'un accord écrit entre DB InfraGO, la DZP et l'EIC LORCA selon le même processus et être portée dans les cartouches correspondants.
2. Toutes modifications à d'autres dispositions réglementaires ayant une influence sur l'exploitation de la section frontière sont à communiquer, par écrit, aux adresses suivantes :

DB InfraGO AG Region Fahrweg Südwest Betrieb Netz Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4-12 D-66111 Saarbrücken	Société Nationale des Chemins de Fer Français Etablissement Infra Circulation Lorraine Champagne Ardenne. 14, Viaduc JF Kennedy 54052 Nancy Cedex
--	--

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 ExF utilisatrices de la section frontière.

2.Principes d'exploitation et installations de la section frontière Sarreguemines – Hanweiler

2.1. Définition de la section frontière

1. La frontière étatique, située respectivement au km 1,043 (SNCF Réseau) et 16,932 (DB InfraGO), est repérée :
 - En direction de la France, par une pancarte « Réseau Ferré de France ».
 - En direction de l'Allemagne, par une pancarte « DB ».
2. La section frontière Sarreguemines - Hanweiler s'étend du signal d'entrée F km 16,832 de Hanweiler au C7 km 0,570 de Sarreguemines.
3. Le schéma de ligne de la section frontière Sarreguemines – Hanweiler figure à l'annexe 1.
4. Un pont-rail se trouve sur la section frontière côté SNCF Réseau et surplombe la rue de France située sur la commune de Sarreguemines et la rivière « la Sarre ». Si un heurt est signalé aux niveaux des piliers, les mesures d'urgence prévues à l'article 5.4 doivent être appliquées.

2.2. Régime d'exploitation et service de la circulation

1. La section frontière Sarreguemines - Hanweiler est à voie unique.
2. Les caractéristiques générales d'exploitation, les vitesses limites, le freinage, la limite maximale de la charge des trains et les prescriptions diverses (départ des trains, limitation de la longueur des trains,...) figurent aux renseignements techniques RT 1026 pour le tronçon SNCF Réseau, dans le règlement 408 ainsi que dans le règlement 457 (Vzg...) pour le tronçon DB.
3. La limite de charge maximale de la ligne est la charge reprise sous C.
4. La gare de Sarreguemines est tenue en permanence par un AC. La gare de Hanweiler est une gare temporaire.

Pour l'exploitation de la section de ligne, les 2 AC doivent être présents simultanément.

L'AC de Hanweiler est responsable côté DB InfraGO de l'ensemble des missions de sécurité des circulations.

L'AC de Sarreguemines est responsable côté SNCF Réseau de l'ensemble des missions de sécurité des circulations

5. La section-frontière est désignée "à périodes de fermeture à la circulation". Ces périodes sont définies lors de la préparation de l'horaire de service entre DB InfraGO et SNCF Réseau. Toutefois en cas de modification prévisible des périodes de fermeture (y compris pour les jours fériés des 2 pays), un préavis de 8 jours calendaires est nécessaire entre DB InfraGO et l'EIC LORCA.

2.3. Systèmes de sécurité embarqué

2.3.1. Système conventionnel de transition KVB / PZB

La section frontière est équipée par les systèmes KVB et PZB (repris dans le plan en annexe 2 par « INDUSI ») et dispose d'un système de basculage PZB / KVB (Punktförmige Zugbeeinflussung / Contrôle de Vitesse par balise). L'inhibition du système INDUSI est réalisée au franchissement de la balise Intégra polarité Nord, l'inhibition du système KVB est réalisée au franchissement de la balise Intégra polarité Sud. Ces inhibitions sont contrôlées au passage des balises :

- K.KVB sens France - Allemagne
- K.INDUSI sens Allemagne – France

Les points de commutation figurent sur le schéma de l'annexe 2.

Le signal à distance 1,2 et le C7 sont équipés du système KVB et PZB (INDUSI), des balises KVB sont également installées dans la zone de l'aiguille 13.

Les signaux C20 et C28 sont uniquement équipés du système PZB (DB InfraGO).

Les signaux C20, C22, C24 et C28 sont équipés du système DAAT (SNCF Réseau).

2.3.2. Eurobalises de transition automatique

Deux balises de commutation et de transition automatique sont installées sur la section frontière permettent pour les engins moteurs équipés du système ETCS, la transition entre les 2 systèmes de sécurité (KVB PZB) sans marquer un arrêt.

Elles sont reprises au plan de l'annexe 2.

2.3.3. Dérangements

En cas de dérangement

- d'une balise KVB installée en France ou en Allemagne,
- d'une eurobalise installée en France ou en Allemagne,
- d'une balise PZB installée en France,

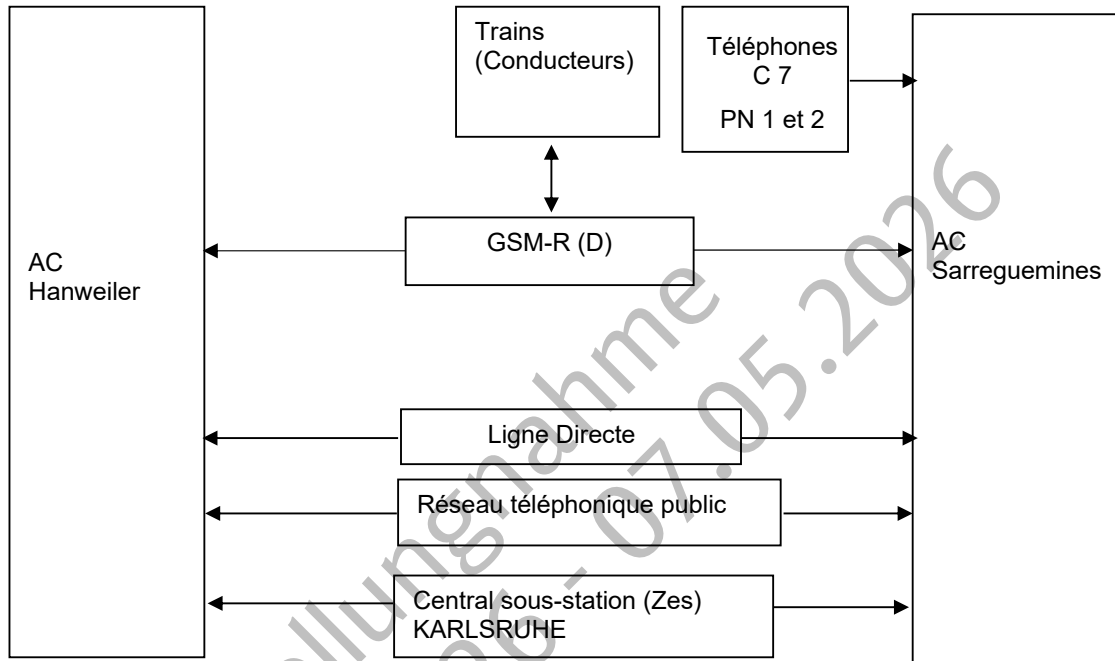
le conducteur avise l'AC de Sarreguemines, qui applique la procédure prévue au document intitulé « Traitement et suivi des défaillances du KVB ».

2.4. Installations de télécommunication

- 1) La section-frontière comporte les installations de télécommunication suivantes :

Territoire Allemand

Territoire Français



- 2) La section frontière est équipée du GSM-R D de DB InfraGO. La limite de couverture, côté RFN, se situe au km 0,00. Toutes les communications effectuées par la ligne directe et par le GSM-R D sont enregistrées. La durée de l'enregistrement des communications par la ligne directe est de 2 heures. En cas de besoin (par ex: accidents, dérangements, ...) et sur demande du service gestionnaire du trafic et des circulations (SGC SNCF R), DB InfraGO conserve les enregistrements et les transmet à ce service dans les meilleurs délais.
- 3) L'AC de Sarreguemines Poste 1 dispose d'un appareil GSM-R D de DB InfraGO dont les règles d'utilisation figurent à l'annexe n°6.

2.5. Cantonnement des trains sur la section frontière

L'espacement des trains entre Sarreguemines et Hanweiler est assuré par un système de block dans les deux sens de circulation :

- Dans le sens Sarreguemines – Hanweiler : Block Automatique lumineux depuis les signaux de sortie de Sarreguemines (signaux carrés 22, 24, 28 et carré violet 20) jusqu'au signal d'entrée F de Hanweiler.
- Dans le sens Hanweiler – Sarreguemines : Block automatique DB du signal de sortie N1 de Hanweiler jusqu'au carré d'entrée C7 de Sarreguemines.

2.6. Installations de traction électrique

- 1) La section de ligne Hanweiler-Sarreguemines, ainsi que les voies A et 2 en gare de Sarreguemines sont équipées d'installation de traction électrique par caténaires.
- 2) Les caténaires sont alimentées en courant alternatif 15000 volts 16,7 Hertz et commandées par la Zentralschaltstelle (Zes) de Karlsruhe. La partie de la section élémentaire 101, située sur le tronçon sur la partie française de la section frontière, est gérée par l'AC de Sarreguemines.
- 3) Au km 16,762 se trouve un séparateur de section.
- 4) En gare de Sarreguemines, les aiguilles situées sur la partie électrifiée sont munies d'un repère en forme de losange réflectorisé à fond blanc avec des carrés concentriques bleus (voir illustration photo). Ce repère est solidaire de la manœuvre de l'aiguille.



Ce signal indique une fin de caténaire et ne doit pas être franchi par un pantographe.

- 5) L'exploitation et l'entretien des Installation Fixe de Traction Electrique (IFTE) sur la section frontière sont réglés par l'EIC LOR IN60476 version 2 du 23 juillet 2012 et l'arrangement signé entre DB et SNCF Réseau pour l'exploitation et l'entretien des installations de la section frontière Sarreguemines -Hanweiler Bad Rilchingen commun datant du 11.09.2015.

2.7. Passages à Niveau (PN)

1. Généralités

Les passages à niveau sont situés sur la partie française de la section frontière :

PN n°1 km 0,641 et PN n°2 au km 0,817

Les pédales d'annonce des PN 1 et 2, pour le sens Hanweiler-Sarreguemines sont implantées sur le réseau DB InfraGO.

- a) Le PN 1 est de type SAL 2 à signalisation automatique lumineuse avec 2 demi-barrières, complétée d'une signalisation automatique lumineuse pour piétons constituée de deux pictogrammes présentés à l'approche et au passage d'une circulation.
- b) Le PN 2 est de type SAL 4 à signalisation automatique lumineuse avec 1 barrière d'entrée et d'une barrière de sortie complétée d'une signalisation automatique lumineuse pour piétons constituée de deux pictogrammes présentés à l'approche et au passage d'une circulation

2. Dérangement des PN

Différents cas de dérangement :

- Raté d'ouverture (Schranke lässt sich nicht öffnen)
- Raté de fermeture (Schranke lässt sich nicht schliessen)
- Bris de barrière, les feux fonctionnent normalement (Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage in Ordnung)
- Bris de barrière, les feux ne fonctionnent pas normalement (Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage defekt)
- Dérangement des pictogrammes (Fußgänger-Signalanlage gestört)

Dès qu'il a connaissance d'un dérangement au PN 1 et/ou au PN 2, l'AC avisé prend les mesures pour arrêter et retenir les trains et en informe immédiatement l'AC voisin sous la forme:

“Fdl Sarreguemines/Hanweiler an Fdl Hanweiler/Sarreguemines, BÜ 1 (und/oder) 2 gestört”(evtl. Art der Störung)

(AC Sarreguemines/Hanweiler à AC Hanweiler/Sarreguemines, PN 1 (et/ou) 2 en dérangement (éventuellement cas de dérangement)).

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

- **Halten** Sie vor dem BÜ Nr. in km
(Ordre de s'arrêter avant le PN.....km...)
- **Überprüfen** Sie, ob alle Lichtzeichen des BÜ normal funktionieren.
(Vérifier que tous les feux routiers du PN fonctionnent normalement)
- **Melden** Sie Ihre Feststellungen an den FdI Sarreguemines
(Faites part de vos constatations à l'AC de Sarreguemines)
- **Vor Weiterfahrt** geben Sie Zp 1
(Avant remise en marche, sifflez longuement)

L'AC de Sarreguemines détermine la nature du dérangement et la communique à l'AC de Hanweiler.

Selon la nature de dérangement, les mesures de sécurité à prendre sont les suivantes :

- a) Raté de fermeture ou bris de barrières et les feux routiers ne fonctionnent pas normalement: **les AC arrêtent et retiennent les trains**
- b) Raté d'ouverture ou bris de barrière et les feux routiers fonctionnent normalement ou gardiennage repris, et/ou dérangement des pictogrammes.

Les AC remettent pendant la durée du dérangement un ordre écrit bilingue DB (annexe 3a) :

- **numéro 5**, case x.41: 20 km/h :
 - entre x.43 Hanweiler et x.44 Sarreguemines
du x.47.2 signal 1,2 km 16,691 (DB) au x.48.1 km 0,641(SNCF)
 - entre x.43 Sarreguemines et x.44 Hanweiler
du x.47.2 du signal f km 0,290 jusqu'au x.48.1 km 0,817
 - case x.95: motif n°19
 - **numéro 95** avec indication complémentaire 95.20
3. Lorsque les trains doivent être expédiés vers Sarreguemines et que le signal de sortie de Hanweiler ne peut être ouvert, l'AC de Hanweiler doit remettre aux trains un ordre écrit bilingue numéro 5 « circuler à une vitesse maximale 20 km/h de Hanweiler à Sarreguemines afin que le délai d'annonce des PN 1 et 2 soit suffisant », motif N°19.

2.8. Modifications des installations

Toute modification des installations de la section frontière Sarreguemines - Hanweiler ayant des répercussions sur les conditions de travail des agents des ExF et du GI est à communiquer, dès que possible, par écrit aux GI voisins aux adresses ci-après :

DB InfraGO AG Region Südwest Betrieb Netz Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4-12 D-66111 Saarbrücken	Direction de la Circulation Etablissement Infra Circulation Lorraine Champagne Ardenne 14, viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex
--	--

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 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).

2.9. Installations de limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires

Les limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires 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 au moyen du La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten)

Particularité :

Les limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires qui concernent les deux gestionnaires d'infrastructure (par exemple limitation de vitesse sur la partie allemande et la partie française de la section frontière) font l'objet d'une concertation préalable et sont reprises dans les deux documents (ARTIC et La).

2.9.1. Limitations temporaires de vitesse (LTV)

Lorsqu'une LTV est prescrite sur la section frontière et qu'elle ne concerne qu'un seul des deux gestionnaires d'infrastructure, elle s'applique selon les règles du GI concerné.

Lorsqu'une LTV est prescrite sur la section frontière et qu'elle concerne les deux gestionnaires d'infrastructure, l'établissement de cette LTV est à concerter entre les deux GI.

Il convient de distinguer les LTV prévues et les inopinées.

1) LTV prévues:

Lorsque sur la section frontière Sarreguemines – Hanweiler, des LTV doivent être mises en place et qu'elles concernent les deux GI, il faut que les deux GI soient informés dans les délais suivants:

DB InfraGO vers SNCF Réseau:

Au plus tard le mardi de la semaine S-1 avant la mise en place de la LTV.

SNCF Réseau vers DB InfraGO :

Au plus tard le mardi de la semaine S-5 avant la mise en place de la LTV.

2) LTV inopinées:

a) Les LTV installées inopinément sont à signaler:

- Sur le territoire allemand, par les services techniques compétents de DB InfraGO immédiatement à l'AC de Hanweiler qui les répercute à l'AC de Sarreguemines par dépêche :

«Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines:

Erteilen Sie Befehl 5 für Langsamfahrstelle mit ... km/h von km ... bis km... »

«AC Hanweiler à AC Sarreguemines :

Remettez un ordre écrit n° 5 pour la limitation de vitesse àkm/h entre km ... et km...»

Ce dernier les retransmet au COGC LORCA.

- Sur le territoire français, par les services techniques compétents de SNCF Réseau immédiatement à l'AC de Sarreguemines qui les répercute à l'AC de Hanweiler et au COGC LORCA.

«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:

Erteilen Sie Befehl 5 für Langsamfahrstelle mit ... km/h von km ... bis km ... »

(«AC Sarreguemines à AC Hanweiler:

Remettez un ordre écrit n°5 pour la limitation de vitesse à ... km/h entre km ... et km...»)

Les informations concernant la levée des mesures de LTV sont transmises dans des conditions analogues.

b) Tant que les ExF n'ont pas été avisées par ARTIC/La des LTV, les mesures suivantes sont à appliquer vis-à-vis des trains :

La LTV se situe sur le territoire allemand:

Les AC de Hanweiler et de Sarreguemines avisent les conducteurs des trains par un ordre écrit bilingue DB case n°5 (voir annexe 3a).

Après avoir constaté que la LTV est bien inscrite au La, l'AC de Hanweiler transmet la dépêche suivante à l'AC du poste 1 de Sarreguemines:

«Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines:

Befehl 5 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km... »

«AC Hanweiler à AC Sarreguemines :

Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n°5 pour la limitation de vitesse entre km ... et km...»

La LTV se situe sur le territoire français:

Les AC de Hanweiler et de Sarreguemines avisent les conducteurs des trains par un ordre écrit bilingue n°5 jusqu'à l'installation d'un feu blanc à éclat. Après que l'AC de Sarreguemines ait été avisé par dépêche de l'équipement de l'installation du feu blanc éclat, il transmet la dépêche suivante à l'AC de Hanweiler :

«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:

Befehl 5 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ... »

(AC Sarreguemines à AC Hanweiler:

Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n°5 pour la limitation de vitesse entre km ... et km...)

La LTV se situe sur les territoires français et allemand :

Direction Hanweiler-Sarreguemines :

L'AC de Hanweiler avise les conducteurs des trains par un ordre écrit n° 5 (voir annexe 3a).

Après avoir constaté que la LTV est bien inscrite au La, l'AC de Hanweiler cesse de remettre les ordres.

Direction Sarreguemines- Hanweiler:

L'AC de Sarreguemines avise les conducteurs des trains par un ordre écrit n° 5 (voir annexe 3a).

Après que l'AC de Sarreguemines ait été avisé de façon réglementaire de l'installation du feu blanc éclat, il cesse de remettre les ordres.

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

Les zones de LTV 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 par dépêche l'AC de l'autre réseau.

«Fdl ...an Fdl...:

Erteilen Sie Befehl 5 für Langsamfahrstelle mit ... km/h von km ... bis km... »

(AC ...à AC

Remettez un ordre écrit n°5 pour la limitation de vitesse à ... km/h entre km ... et km...)

2.9.2. Autres modifications temporaires

Les mesures du point 2.9.1 sont à appliquer dans les mêmes conditions en cas de modifications temporaires de la signalisation.

3. Gestion de la Capacité

3.1. Principes

Sur la section frontière les sillons sont établis et attribués selon les conditions et délais définis dans le document « Schienennetz-Benutzungsbedingungen » (SNB) de DB InfraGO AG et le « Document de Référence du Réseau » (DRR) de SNCF Réseau.

Le GI pilote pour l'attribution de la capacité sur la section frontière Sarreguemines-Hanweiler est DB InfraGO.

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

Toute demande de sillon international empruntant la section frontière doit être formulée pour la totalité du parcours du sillon. DB InfraGO conduit l'étude et doit obtenir l'accord formel de SNCF Réseau avant de programmer chaque sillon sur la section frontière.

Avant chaque changement de service, la Direction de l'Attribution de la Capacité (DAC) et le service des horaires de Karlsruhe se rencontrent pour vérifier la concordance des sillons horaires transfrontaliers.

Toutefois pour les demandes de sillons de dernière minute, l'accord mutuel formel est établi entre DB InfraGO AG et le Guichet Capacité du Bureau Horaires Régional (BHR) ou le Guichet Opérationnel du CO2C de l'EIC LORCA.

Sur la section frontière, les circulations se font en application des documents horaires DB InfraGO.

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

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

Tous les documents horaires concernant l'adaptation du plan de transport doivent être adressés à l'AC du Poste 1 de Sarreguemines et à l'AC de Hanweiler.

Pour les demandes de sillons en dehors de l'horaire de service annuel une tranche de numéros de trains concertée entre DB InfraGO et la DAC est utilisée.

3.2. Demande de sillons

Concernant les demandes de sillon, l'élaboration du service horaire et l'attribution des sillons, les actuelles dispositions en vigueur figurent respectivement au SNB de DB InfraGO et au DRR de SNCF Réseau qui sont publiés sur Internet.

3.3. Modification et suppression de sillons

En principe, les sillons sont tracés après avoir pris en compte les besoins de capacité nécessaires à l'entretien de l'infrastructure qui doivent être définis avant l'établissement de l'horaire annuel de service.

Lorsque des sillons doivent être modifiés ou supprimés pour des raisons liées à l'exploitation ou à l'entretien de l'infrastructure sur la section frontière, le service des horaires de Karlsruhe

et le pôle Capacité/Production de l'EIC LORCA ainsi que le Groupe Coordination du Pôle PCR de l'Infrapôle Lorraine / Plateau Commun Travaux LORCA se concertent pour définir avec la ou les ExF concernées la solution permettant l'acheminement des trains dans les meilleures conditions.

Le BHR ou le COGC LORCA avise l'AC de Sarreguemines des modifications ou suppressions de sillons.

Le service des horaires de Karlsruhe avise l'AC de Hanweiler des modifications ou suppressions de sillons des trains.

Les AC de Sarreguemines et de Hanweiler s'informent mutuellement, dès que possible, des modifications ou suppressions de sillons (selon article 51.6).

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

Chaque GI est responsable de l'élaboration des documents nécessaires à l'horaire de service:

Sur le tronçon frontière allemand : VzG = Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (recueil des vitesses limites admises localement),

Sur le tronçon français : RT = Renseignements Techniques.

SNCF Réseau communique à DB InfraGO (Region Südwest Betrieb Netz Saarbrücken) les RT nécessaires à l'élaboration de l'horaire de service sur la section frontière.

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026

4. Prescriptions relatives aux trains

4.1. Prescriptions à appliquer concernant la composition et le freinage

Les entreprises ferroviaires appliquent la réglementation propre à chaque Etat ou GI.

4.2. La signalisation-des trains

Entre Sarreguemines et Hanweiler (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.

4.3. Vitesse limite

La vitesse-limite de la ligne est précisée sur le „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ (VzG = recueil des vitesses limites admises localement) ligne 3251 et 7738 puis déclinées pour l'établissement de l'horaire de service.

Les vitesses-limites des différentes catégories de train sur le tronçon français sont également indiquées aux renseignements techniques RT 1026A.

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

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

4.5. Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses

Le conducteur doit être en mesure de renseigner les GI sur la position qu'occupent dans le train le ou les véhicules concernés par le transport de marchandises dangereuses.

4.6. Suppression de trains

- 1) En cas de suppression de train sur la section frontière, les EF doivent en aviser dès que possible le COGC LORCA et la BZ Karlsruhe.
- 2) La BZ Karlsruhe et le COGC LORCA se communiquent réciproquement les trains supprimés le plus tôt possible.
- 3) Le COGC LORCA en avise l'AC de Sarreguemines, la BZ Karlsruhe avise l'AC de Hanweiler.
- 4) Les AC de Sarreguemines et Hanweiler s'informent verbalement mutuellement et dès que possible de la suppression des trains.

4.7. Circulations susceptibles de ne pas assurer le bon fonctionnement du circuit de voie.

Sur le Réseau Ferré Français, les circulations pouvant créer des risques d'irrégularités de fonctionnement des enclenchements électriques comportant l'utilisation de circuits de voie sont classées en trois catégories A, B et C.

Les circulations de la catégorie C sont interdites sur la section frontière.

L'annonce concernant les catégories A ou B n'est pas transmise par DB InfraGO. En fonction de la catégorie de la circulation prévue dans le système d'information de SNCF Réseau (Oléron...), l'AC de Sarreguemines applique les prescriptions de la DC01556 (S6A 04) et de l'EIC LORCA CM00069 (S06A 04).

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07/05/2026

5. Circulation des trains

5.1. 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 Hanweiler"** (Ici, AC Hanweiler) ou **"Hier Fdl Sarreguemines"** (Ici, AC Sarreguemines).
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.

5.2. Conditions d'annonce des trains

1. Principes

Les offres, acceptations et annonces des trains sont transmises entre l'AC de Sarreguemines et l'AC de Hanweiler.

2. Offre – Acceptation

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

2.2 Un train ne doit être offert par un AC que

- si le dernier train prévu est arrivé à la gare voisine,
- si le dernier train accepté est arrivé à sa propre gare.

2.3 Un train est offert de la façon suivante :

"Zugmeldung : Wird Zug (Nr.) angenommen ? "
(Annonce : Train (numéro) est-il accepté?)

2.4 Un train est accepté de la façon suivante :

" Zug (Nr.) ja".

(Train (numéro) oui).

3. Annonce

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

"Zug (Nr.) voraussichtlich ab ... Uhr ... (Minuten)".
(Train (numéro) départ ou passage probable à ... heures ... (minutes)).

4. Pour les trains du sens Hanweiler-Sarreguemines, l'AC de Sarreguemines, après avoir accepté le train, donne l'autorisation électrique de sens « Au VUS » à l'AC de Hanweiler.

Cette autorisation, dont les modalités d'utilisation sont décrites dans la consigne rose de Sarreguemines (EIC LORCA IN60343), lui est rendue automatiquement après l'arrivée du train.

5. Modifications à l'Ordre de Succession des Trains

Les agents circulation doivent impérativement respecter l'ordre de succession établi.

Toutes modifications à cet ordre de succession sont à concerter entre les deux agents circulation sous la forme :

« **Neue Reihenfolge:**

- **Zug** (Nummer des zuletzt gefahrenen Zuges)
- **Zug** (Nummer des neu eingereichten Zuges)
- **Zug** (Nummer des Zuges, der nach dem neu eingereichten Zug fährt) »

Nouvel ordre de succession :

- train (numéro du dernier train ayant circulé)
- train (numéro du train modifié)
- train (numéro du train circulant après le train modifié)

Les AC prennent attachement de ces modifications sur leurs documents respectifs, (colonne observations du registre d'annonce des trains pour l'AC de Sarreguemines)

5.3. Ordres écrits. Instruction Nationale (IN)

Il ne peut être délivré que des ordres écrits de la DB et des IN 37 bilingues (Bulletin C-Ba) (voir annexe 3).

La marche à vue s'effectue à la vitesse maximale de 30 km/h.

Les bulletins C-Ba doivent être remis au conducteur de la main à la main au départ de Sarreguemines en direction de Hanweiler.

Par exception, l'agent circulation de Sarreguemines peut transmettre par téléphone du signal, ou par le GSM-R D, une autorisation de franchissement pour le Carré 7 et/ou le Carré Violet 17 (IN 37 bilingue - Bulletin C-Ba).

En cas de délivrance simultanée d'un ordre écrit DB et d'une IN 37 bilingue (Bulletin C-Ba), la délivrance de l'ordre écrit DB doit précéder celle de l'IN 37 bilingue (Bulletin C-Ba).

5.4. Incidents - Situations dangereuses

1) En cas de connaissance d'un danger, l'arrêt des circulations doit être immédiatement ordonné, sauf si le danger était augmenté de ce fait.

2) Tout danger doit être signalé immédiatement aux AC de Sarreguemines et de Hanweiler. L'alerte est formulée sous la forme suivante:

“Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!”

(Danger! Arrêt des circulations)

3) Les AC de Sarreguemines et de Hanweiler, ainsi que la BZ de Karlsruhe doivent transmettre l'ordre d'arrêt des trains par tous les moyens à leur disposition que la circulation se trouve sur le territoire français ou allemand. Le message d'urgence à transmettre est le suivant:

**„Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen Hanweiler und Sarreguemines sofort anhalten!
Ich wiederhole:
Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen Hanweiler und Sarreguemines sofort anhalten!
Hier Fahrdienstleiter Sarreguemines / Hanweiler / BZ Karlsruhe.“**

« Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Hanweiler et Sarreguemines.

Je répète :

Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Hanweiler et Sarreguemines.

Ici AC de Sarreguemines / Hanweiler / BZ Karlsruhe. »

4) L'AC de Hanweiler avise le service des urgences (Notfalleitstelle) à Karlsruhe.

L'AC de Sarreguemines avise le COGC LORCA.

5) Les AC de Hanweiler et de Sarreguemines s'entendent pour appliquer les mesures adaptées à chaque situation (si fermeture de voie nécessaire, application de l'article 5.6) et avisent leur direction conformément aux directives de chaque gestionnaire d'infrastructure.

6) Si nécessaire, une enquête commune est effectuée par les deux gestionnaires d'infrastructure.

7) 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.

8) Lorsque l'intervention des moyens de secours extérieurs (pompiers, police...) est nécessaire, chacun des gestionnaires d'infrastructure fait appel aux moyens d'intervention selon ses propres règles. La limite d'intervention de ces services est la frontière étatique.

9) **Coupure d'urgence** : chaque fois qu'il est urgent de supprimer la tension dans la caténaire de la section frontière quel qu'en soit le motif, la coupure d'urgence peut être réalisée par l'AC de Sarreguemines (ouverture de l'interrupteur X3), par l'AC de Hanweiler ou par le Zes de Karlsruhe. Les modalités d'utilisation de l'interrupteur X3 par l'AC de Sarreguemines sont décrites dans le document EIC LOR IN60476. Celui qui a supprimé la tension en informe les autres intéressés.

5.5. Secours

1) Demande de secours

Prescriptions conducteur	Prescriptions Agents Circulation
<p>Etablit une demande de secours, sur le territoire français par l'imprimé bilingue (modèle en annexe 4), qu'il transmet soit par téléphone, soit par GSM-R D ou par tout autre moyen à l'AC du GI où se trouve la tête du train <u>sauf pour le tram-Train de la Saarbahn qui fait systématiquement la demande à l'AC de Hanweiler.</u></p> <p>Le train ne peut plus alors se remettre en marche ni se laisser pousser sans l'autorisation de l'AC à qui il a transmis la demande de secours.</p>	<p>L'AC qui reçoit la demande de secours avise l'AC de la gare voisine. La voie est fermée par l'AC de Sarreguemines selon l'article 5.6.</p> <p>Prononce la fermeture de voie par dépêche : «Gleis von ...nach... gesperrt» (Voie de à fermée)</p> <p>Les AC se concertent avec la BZ de Karlsruhe et le COGC LORCA pour la fourniture du secours.</p>

Lorsqu'un engin de la Saarbahn est en détresse il faut en priorité privilégier le secours par un autre engin de la Saarbahn, à défaut par un engin de secours équipé d'un attelage compatible. La vitesse maximale du train ainsi secouru sera limitée à 20 km/h.

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.04.2026

Secours fourni par Sarreguemines

a) Secours par l'avant

AC de Sarreguemines		AC de Hanweiler
↓		
Demande à l'AC de Hanweiler quel est le dernier train ayant circulé avant le train en détresse. „Welcher Zug ist der letzte Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde?“ (Quel est le dernier train ayant circulé avant le train (n°) en détresse ?)	→	Reçoit la demande de l'AC de Sarreguemines
		↓
Reçoit la dépêche de l'AC de Hanweiler Si ce train était à destination de Sarreguemines vérifie, sur le registre de cantonnement, que ce train est arrivé à Sarreguemines.	←	Répond par la dépêche: „Zug (Nr.) ist letzter Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde“ (Train (n°) est le dernier train ayant circulé avant le train (n°) en détresse).
↓		
Demande à l'AC de Hanweiler l'autorisation d'expédier l'engin moteur de secours : «Wird Sperrfahrt.....angenommen ?» (Circulation à voie fermée ... est-elle acceptée ?)	→	Reçoit la demande de l'AC de Sarreguemines.
		↓
Reçoit l'accord de l'AC de Hanweiler.	←	Autorise l'AC de Sarreguemines à expédier l'engin moteur de secours. «Sperrfahrt.....ja» (Circulation à voie fermée ... oui).
↓		
Remet au conducteur de la circulation à voie fermée un ordre écrit bilingue DB case 95.95: Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km....und ziehen Sie ihn in den Bahnhof Sarreguemines » (Allez chercher le train (n°) en détresse km ...et ramenez le en gare de Sarreguemines). Ainsi qu'une IN37 bilingue (bulletin C-Ba) (annexe 3b) pour le franchissement du signal d'accès à la voie unique		
↓		
Lève momentanément les mesures de fermeture de voie Donne l'autorisation de départ à l'engin moteur de secours Rétablit les mesures de fermeture de voie après le départ de l'engin moteur de secours		

b) Secours par l'arrière

AC de Sarreguemines	AC de Hanweiler
↓	
Demande à l'AC de Hanweiler l'autorisation d'expédier l'engin moteur de secours «Wird Sperrfahrt.....angenommen ?» (Circulation à voie fermée ... est-elle acceptée ?)	→ Reçoit la demande de l'AC de Sarreguemines.
	↓
Reçoit l'accord de l'AC de Hanweiler.	← S'assure que les conditions pour l'entrée de la circulation en gare de Hanweiler sont remplies Autorise l'AC de Sarreguemines à expédier l'engin moteur de secours. «Sperrfahrt.....ja» (Circulation à voie fermée ... oui).
↓	
Remet au conducteur de la circulation à voie fermée un ordre écrit bilingue DB case 95.95: «Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km....und schieben Sie ihn in den Bahnhof Hanweiler» (Allez chercher le train (n°) en détresse km...et poussez-le jusqu'à Hanweiler) Ainsi qu'une IN 37 bilingue (bulletin C-Ba) (annexe 3b) pour le franchissement du signal d'accès à la voie unique.	
↓	
Lève momentanément les mesures de fermeture de voie. Donne l'autorisation de départ à l'engin moteur de secours. Rétablit les mesures de fermeture de voie après le départ de l'engin moteur de secours.	

Secours fourni par Hanweiler

a) secours par l'avant

AC de Sarreguemines	AC de Hanweiler
	↓
Reçoit la demande de l'AC de Hanweiler.	Demande à l'AC de Sarreguemines quel est le dernier train ayant circulé avant le train en détresse. ← Welcher Zug ist der letzte Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde?“ (Quel est le dernier train ayant circulé avant le train (n°) en détresse ?)
↓	
Répond par dépêche: „Zug (Nr.) ist letzter Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde“ (Train n°...est le dernier train ayant circulé avant le train (n°) en détresse)	Reçoit la dépêche de l'AC de Sarreguemines) Si ce train a circulé en direction de Hanweiler, vérifie que ce train est arrivé à Hanweiler.
	↓
Reçoit la demande de l'AC de Hanweiler.	← Demande à l'AC de Sarreguemines l'autorisation d'expédier l'engin moteur de secours. «Wird Sperrfahrt.....angenommen?» (Circulation à voie fermée ... est-elle acceptée?)
↓	
Autorise l'AC de Hanweiler à expédier l'engin moteur de secours. «Sperrfahrt.....ja» (Circulation à voie fermée ... oui).	→ Reçoit l'accord de l'AC de Sarreguemines.
	↓
	La circulation est effectuée selon la réglementation allemande. Le conducteur de la circulation à voie fermée reçoit de l'AC de Hanweiler un ordre écrit DB bilingue : -n°6, cocher 6.40: de marcher à vue et x.41 suivi de x.42.1 : 30 km/h, entre x.43 Hanweiler et x.44 Sarreguemines. Cocher x95, suivi de x.96 : motif n°12 -n°95, case 95.95: Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km....und ziehen Sie ihn in den Bahnhof Hanweiler » (Allez chercher le train (n°) en détresse km...et ramenez-le en gare de Hanweiler)

b) secours par l'arrière

AC de Sarreguemines	AC de Hanweiler
	↓
Reçoit la demande de l'AC de Hanweiler.	← Demande à l'AC de Sarreguemines l'autorisation d'expédier l'engin moteur de secours. «Wird Sperrfahrt.....angenommen?» (Circulation à voie fermée ... est-elle acceptée?)
↓	
Autorise l'AC de Hanweiler à expédier l'engin moteur de secours. «Sperrfahrt.....ja» (Circulation à voie fermée ... oui).	→ Reçoit l'accord de l'AC de Sarreguemines.
	↓
	La circulation est effectuée selon la réglementation allemande. Le conducteur de la circulation à voie fermée reçoit de l'AC de Hanweiler un ordre écrit DB bilingue : -n°6, cocher 6,40: de marcher à vue et x.41 suivi de x.42.1 : 30 km/h, entre x.43 Hanweiler et x.44 Sarreguemines. Cocher x95, suivi de x.96 : motif n°12 -n°95, case 95.95: <i>Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km....und ziehen Sie ihn in den Bahnhof Sarreguemines</i> » (Allez chercher le train (n°) en détresse km...et ramenez le en gare de Sarreguemines)

Levée de la fermeture de voie

Lorsque le train en détresse, accompagné de l'engin moteur de secours, est arrivé dans l'une des gares, l'AC de la gare s'assure que le mouvement est complet puis avise verbalement l'AC de la gare voisine :

**«Fdl an Fdl
Zug (Nr.) vollständig in angekommen.»**

(AC de ... à AC de
Train (n°) arrivé en entier à)

L'AC de Sarreguemines lève la fermeture de voie par dépêche:

**«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler
«Sperrung des Gleises vonnach.....aufgehoben»**
(Fermeture de voie de.....à.....levée)

2) Retour à la gare en arrière d'un train par ses propres moyens

Le retour à la gare en arrière est subordonné à l'autorisation de l'AC de la gare en arrière.

Cette autorisation ne peut être accordée que si le conducteur se trouve en tête du mouvement.

- L'AC Sarreguemines autorise le mouvement de retour à Sarreguemines par un ordre écrit DB bilingue case n°95.95 (annexe 3a).

Kehren Sie in den Bahnhof Sarreguemines zurück

(Revenez en arrière en gare de Sarreguemines)

Et par un ordre écrit bilingue case 8 pour le PN 1 ou pour les deux PN si le retour du train en gare de Sarreguemines doit franchir le ou les PN.

- L'AC de Hanweiler autorise le mouvement de retour à Hanweiler par ordre écrit DB bilingue n°95.95 (annexe 3a).

Après le dégagement du train la vérification de la libération de la voie incombe à :

- l'AC de Sarreguemines pour un train revenant à Sarreguemines,
- l'AC de Hanweiler pour un train revenant à Hanweiler.

L'AC de la gare en arrière avise alors l'AC de la gare voisine verbalement :

«Fdl an Fdl:

Zug (Nr.) vollständig nach zurückgekehrt.»

(AC de ... à AC de

Train (n°) revenu en entier à)

5.6. Fermeture de la voie

(Pour les travaux appliquer le chapitre VIII)

La fermeture de la voie est applicable en cas :

- d'accident, incident de circulation s'opposant à la circulation des trains (par ex : train en détresse, voie impraticable...),
- de manœuvre en gare de Hanweiler au-delà du signal N1 (article 7.3)
- de manœuvres en gare de Sarreguemines au-delà du GA 8 (article 7.2).

1) L'Agent Circulation qualifié pour fermer la voie et pour cesser la fermeture de la voie est l'AC de Sarreguemines.

2) La voie ne peut être fermée que si :

- la fermeture de voie est concertée avec l'AC de Hanweiler,
- que l'AC de Hanweiler donne l'assurance que le dernier train en provenance de Sarreguemines est arrivé à Hanweiler,
- que le dernier train en provenance d'Hanweiler est arrivé complet à Sarreguemines.

En cas d'impossibilité de circuler (accident, obstacle, train en détresse...) la voie peut être fermée immédiatement par l'AC de Sarreguemines ou par l'AC de Hanweiler sans que les prescriptions ci-dessus soient remplies.

3) Les mesures de sécurité pour assurer la fermeture de voie sont fixées par les prescriptions propres à chaque GI (mesures de fermeture de voie pour SNCF Réseau).

4) L'avis de fermeture de voie est donné par la dépêche :

«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:

Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt»

(Voie de Sarreguemines à Hanweiler fermée)

5) La fermeture de voie ne peut être levée que par l'AC de Sarreguemines :

- lorsque le motif justifiant celle-ci a disparu,
- la voie est libre de toutes les circulations engagées
- après accord de l'AC de Hanweiler

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

«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:

Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.»

(Fermeture de la voie de Sarreguemines à Hanweiler levée)

7) Les AC enregistrent la fermeture de voie et la levée de fermeture de voie dans les registres propres à chaque gestionnaire d'infrastructure.

5.7. Dérangement total des moyens de communication entre les AC

Les communications entre les gares de Sarreguemines et d'Hanweiler sont réputées en dérangement total lorsque le téléphone et la radio ne fonctionnent plus. Dans ce cas, la circulation des trains sur la section frontière est interrompue jusqu'au rétablissement de ces communications.

5.8. Dérangement des installations de sécurité ou de radio embarquées

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

5.9. Avis d'arrivée

Lorsque la présente consigne commune le prescrit (dérangements,...), un avis d'arrivée est à transmettre par l'AC compétent lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- Le train est arrivé à sa gare,
- Le train est protégé par un signal fermé,
- Le train est arrivé complet.

L'avis d'arrivée est alors donné sous la forme suivante :

" Zug (Nr.) in ... (Hanweiler/Sarreguemines) "

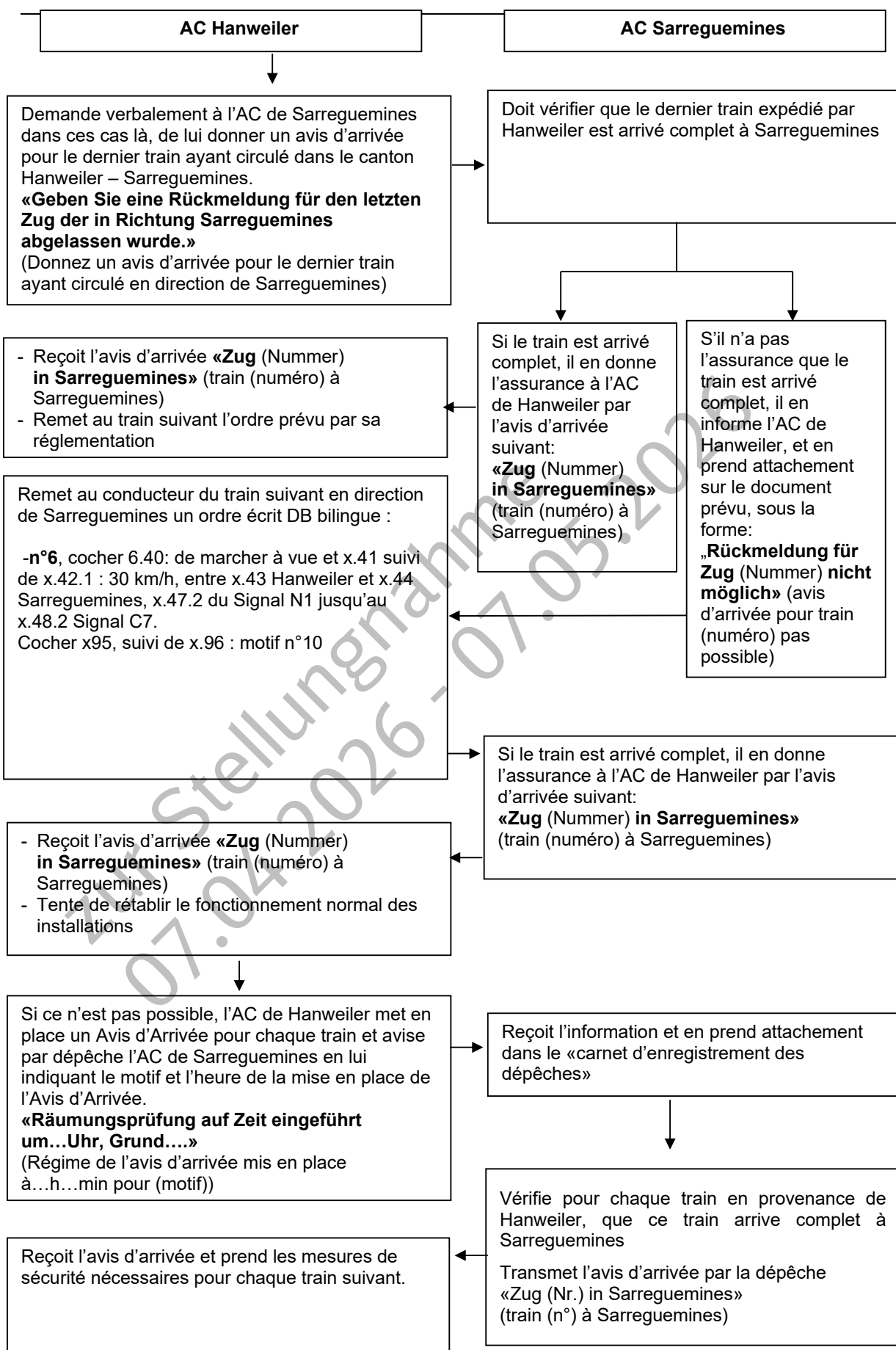
(Train (numéro) est arrivé à ... (Hanweiler/Sarreguemines))

5.10. Dérangement des installations techniques de la section frontière

5.10.1. Sens Hanweiler - Sarreguemines

- 1.1 Le block fonctionne automatiquement entre le poste de Hanweiler et le signal C7 (km 0,570). Cette partie de voie constitue un canton. L'ouverture du signal de sortie N1 à Hanweiler donne l'assurance que le canton est libre.
- 1.2 Les installations de block ne fonctionnent plus normalement quand un train :
- doit franchir à la fermeture le signal de sortie N1
 - doit franchir le signal de sortie N1 éteint
 - a franchi intempestivement le signal de sortie N1 de Hanweiler
- Les installations de Block sont également considérées en dérangement:
- en cas de dérangement de l'Au VUS
 - sur avis de l'agent d'entretien

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026



Le régime de l'Avis d'Arrivée est également à mettre en place sur prescription de l'agent d'entretien dans le **«Arbeits- und Störungsbuch»** (carnet de travaux et de dérangement).

Le Régime de l'Avis d'Arrivée peut être cessé lorsque tous les motifs ayant nécessités sa mise en place ont disparu et sous réserve qu'un train (appelé train de contrôle) ait parcouru le canton, quel que soit le sens de circulation, et qu'ensuite l'autorisation électrique ait pu être donnée et restituée manuellement à deux reprises dans les conditions normales.

Le train de contrôle doit pénétrer dans le canton en franchissant ouvert un des signaux donnant accès au canton de la section frontière et dans les conditions normales de fonctionnement du Block.

La levée du régime de l'avis d'arrivée doit être effectuée de la façon suivante ;

**«Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines:
Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Hanweiler - Sarreguemines um...Uhr....Min
aufgehoben.»**

(AC Hanweiler à AC Sarreguemines :

Régime de l'Avis d'Arrivée sur la ligne Hanweiler - Sarreguemines levé à...h....min)

Toutes ces informations sont prises en attachement par l'AC de Sarreguemines sur le carnet d'enregistrement des dépêches.

5.10.2. Sens Sarreguemines - Hanweiler

- (1) Les installations de Block fonctionnent automatiquement.
- (2) Les installations de Block ne fonctionnent plus normalement lorsque le signal de sortie de Sarreguemines ne peut être ouvert.
L'AC de Sarreguemines demande à l'AC de Hanweiler de lui confirmer par dépêche que le dernier train expédié vers Hanweiler est bien arrivé à sa gare par un avis d'arrivée.

«Geben Sie eine Rückmeldung für den letzten Zug, der in Richtung Hanweiler abgelassen wurde.»

(Donnez un avis d'arrivée pour le dernier train ayant circulé en direction de Hanweiler.)

L'AC de Hanweiler par dépêche répond sous la forme:

«Zug (Nummer) in Hanweiler angekommen.»

(Train (numéro) arrivé à Hanweiler)

L'AC de Sarreguemines prend attachement de ces informations sur le carnet d'enregistrement des dépêches.

L'AC de Sarreguemines remet au train suivant se dirigeant vers Hanweiler une autorisation de franchissement du signal de sortie (Bulletin C-Ba bilingue imposant la marche à vue sans dépasser 30 km/h jusqu'au signal d'entrée F de Hanweiler).

5.10.3. Dérangement de l'Autorisation VUS

Si, après l'acceptation d'un train, l'AC de Sarreguemines ne peut donner l'autorisation VUS à l'AC de Hanweiler ou si l'autorisation n'est pas restituée automatiquement après l'arrivée d'un train à Sarreguemines, l'AC de Sarreguemines considère l'installation en dérangement.
Dans ce cas, la mise en place du Régime de l'Avis d'Arrivée est nécessaire.

Les installations de signalisation de la gare de Sarreguemines doivent néanmoins être utilisées normalement dans la mesure où la nature du dérangement le permet.

1. le dérangement est constaté par l'AC de Hanweiler

AC de Hanweiler	AC de Sarreguemines
↓	
<p>Met en place les dispositifs prévus par sa réglementation.</p> <p>Pour la mise en place le Régime de l'Avis d'Arrivée, procède à l'échange de dépêches suivant:</p> <p>« Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines: Letzter Zug von Sarreguemines ist Zug (Nr.) um...Uhr....(Min), letzter Zug nach Sarreguemines ist Zug (Nr.) um...Uhr....(Min), kann Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden? »</p> <p>(AC Hanweiler à AC Sarreguemines : Dernier train reçu de Sarreguemines est train (n°) ...à...h....(min), dernier train expédié vers Sarreguemines est train (n°) à...h....(min), Régime de l'Avis d'Arrivée peut il être établi?).</p>	<p>→ Reçoit la dépêche de demande de mise en place du Régime de l'Avis d'Arrivée.</p> <p>Vérifie l'exactitude des renseignements donnés par l'AC de Hanweiler.</p>
↓	↓
<p>Reçoit l'accord de l'AC de Sarreguemines.</p>	<p>Autorise l'AC de Hanweiler, par dépêche, à mettre en place le Régime de l'Avis d'Arrivée.</p> <p>« Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Letzter nach Hanweiler abgelassener Zug ist Zug (Nr.) um...Uhr....(Min), letzter aus Hanweiler angekommener Zug ist Zug (Nr.) um...Uhr....(Min), Räumungsprüfung auf Zeit kann eingeführt werden. »</p> <p>(AC Sarreguemines à AC Hanweiler: Dernier train expédié vers Hanweiler est train (n°) à...h....(min), dernier train reçu de Hanweiler est train (n°) à...h....(min), Régime de l'Avis d'Arrivée peut être établi.)</p>
Circulation des trains sous le Régime de l'Avis d'Arrivée	
<p>Pour chaque train, l'AC concerné doit vérifier dans ses documents que la voie unique est libre et qu'il n'a pas accepté de train de sens contraire.</p> <p>Les trains sont à offrir, accepter et à annoncer dans les conditions habituelles.</p> <p>Lorsque le train a entièrement dégagé la voie unique et se trouve sous la protection du signal d'entrée de la gare d'arrivée, l'AC de cette gare donne à l'AC de la gare de départ l'avis d'arrivée sous la forme</p> <p>« Zugmeldung: Zug (Nr.) in (Hanweiler/Sarreguemines). » (Train (n°) à (Hanweiler/Sarreguemines))</p> <p>Les deux AC prennent attachement de l'heure d'avis d'arrivée sur leur registre d'annonce des trains.</p>	

2. le dérangement est constaté par l'AC de Sarreguemines

AC de Sarreguemines	AC de Hanweiler
<p>Appose un dispositif de réflexion sur l'AuVUS.</p> <p>Pour la mise en place du Régime de l'Avis d'Arrivée, procède à l'échange de dépêches suivant:</p> <p>« Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Letzter Zug von Hanweiler ist Zug (Nr.) um...Uhr....(Min), letzter Zug nach Hanweiler ist Zug (Nr.) um....Uhr....(Min), kann Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden?»</p> <p>(AC Sarreguemines à AC Hanweiler dernier train expédié vers Hanweiler est bien train (n°) à...h....(min), dernier train expédié vers Hanweiler est train (n°) à...h....(min), Régime de l'Avis d'Arrivée peut-iétabli ?établi?).</p>	<p>Reçoit la dépêche de demande de mise en place du Régime de l'Avis d'Arrivée.</p> <p>Met en place les dispositifs prévus par sa réglementation.</p> <p>Vérifie l'exactitude des renseignements donnés par l'AC de Sarreguemines.</p>
↓	↓
<p>Reçoit l'accord de l'AC de Hanweiler.</p>	<p>Autorise par dépêche l'AC de Sarreguemines à dépêche, à mettre en place le Régime de l'Avis d'Arrivée.</p> <p>« Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines: Letzter nach Sarreguemines abgelassener Zug ist Zug (Nr.) um...Uhr....(Min) letzter aus Sarreguemines angekommener Zug ist Zug (Nr.) um....Uhr....(Min), Räumungsprüfung auf Zeit kann eingeführt werden.»</p> <p>(AC Hanweiler à AC Sarreguemines : Dernier train expédié vers Sarreguemines est train (n°)à...h....(min), dernier train reçu de Sarreguemines est train (n°) à...h....(min), Régime de l'Avis d'Arrivée peut être établi.)</p>
Circulation des trains sous le Régime de l'Avis d'Arrivée	
<p>Pour chaque train, l'AC concerné doit vérifier dans ses documents que la voie unique est libre et qu'il n'a pas accepté de train de sens contraire.</p> <p>Les trains sont à offrir, accepter et à annoncer dans les conditions habituelles.</p> <p>Lorsque le train a entièrement dégagé la voie unique et se trouve sous la protection du signal d'entrée de la gare d'arrivée, l'AC de cette gare donne à l'AC de la gare de départ l'avis d'arrivée sous la forme</p> <p>«Zugmeldung: Zug (Nr.) in (Hanweiler/Sarreguemines).»</p> <p>(Train (n°) à (Hanweiler/Sarreguemines))</p> <p>Les deux AC prennent attachement de l'heure d'avis d'arrivée sur leur registre d'annonce des trains.</p>	

3. Reprise du service normal

Le Régime de l'Avis d'Arrivée peut être cessé lorsque l'autorisation VUS fonctionne à nouveau normalement et après qu'un train (appelé train de contrôle) ait parcouru le canton, quel que soit le sens de circulation, et qu'ensuite l'autorisation électrique ait pu être donnée et restituée manuellement à deux reprises dans les conditions normales.

Le train de contrôle doit pénétrer dans le canton en franchissant ouvert un des signaux donnant accès au canton de la section frontière et dans les conditions normales de fonctionnement du Block.

La levée de la reconnaissance de la voie doit être effectuée de la façon suivante :

**«Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines:
Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Hanweiler - Sarreguemines um...Uhr....(Min)
aufgehoben.»**

(AC Hanweiler à AC Sarreguemines :

Régime de l'Avis d'Arrivée sur la ligne Hanweiler - Sarreguemines levé à ...h...(min).)

Ou «Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:

**Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Sarreguemines – Hanweiler um...Uhr....(Min)
aufgehoben.»**

(AC Sarreguemines à AC Hanweiler:

Régime de l'Avis d'Arrivée sur la ligne Sarreguemines – Hanweiler levé à ...h...(min).)

Les AC prennent attachement de ces communications dans leurs documents respectifs (sur le carnet d'enregistrement des Dépêches pour Sarreguemines).

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026

6. Transports exceptionnels

6.1. Principes

1) Lorsqu'une EF souhaite faire circuler un transport exceptionnel en trafic international sur la section frontière Sarreguemines - Hanweiler, elle doit obtenir :

- un Avis de Transport Exceptionnel (ATE) délivré par le Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) qui règle les conditions de circulation sur la partie française du parcours jusqu'à ou à partir de la frontière étatique,
- une Bza (Betrieb, Zugförderung, aussergewöhnlich) délivrée par le Team aussergewöhnliche Transporte (TaT) de DB InfraGO Region Südwest qui règle les conditions de circulation sur la partie allemande du parcours à partir de ou jusqu'à la frontière étatique.

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

2) La Bef-Ano/Fplo de DB InfraGO contient:

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

6.2. Imprimé spécifique bilingue

Le COGC Lorraine et le service responsable des horaires (Fahrplanabteilung = Fpl) de DB InfraGO Region Südwest se proposent mutuellement les transports exceptionnels. Pour ce faire, le COGC ou le Fpl, selon le sens de circulation, envoie à l'entité voisine un imprimé spécifique bilingue. Cet imprimé bilingue comporte :

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

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

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

6.3. Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels

Une demande ne peut être présentée que lorsqu'elle peut être instruite pendant les heures d'ouverture du bureau Fpl à Karlsruhe. Les heures d'ouverture sont : du lundi au vendredi sauf fériés de 7h30 à 16h00.

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

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

Le COGC LORCA avise par dépêche l'AC de Sarreguemines en lui communiquant le jour de circulation, le train utilisé, les numéros d'ATE et de Bza ainsi que les restrictions de circulation applicables sur l'ensemble de la section frontière. Parallèlement, le Fpl informe l'AC de Hanweiler en lui transmettant le Bef/Ano ou le Fplo comportant le jour de circulation, le train utilisé, les numéros d'ATE et de Bza ainsi que les restrictions de circulation applicables sur l'ensemble de la section frontière.

6.4. Offre et acceptation des transports exceptionnels

L'AC devant expédier un train acheminant un (ou plusieurs) transport(s) exceptionnel(s) doit préalablement offrir ce train à l'AC voisin et lui indiquer le numéro du train, le(s) numéro(s) du Bza de DB InfraGO AG et le(s) numéro(s) de(s) l'ATE de SNCF Réseau ainsi que la mention « avec restriction » ou « sans restriction » selon la procédure prévue à l'article 5.2. Cette offre doit être modifiée comme suit:

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

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

Les restrictions de circulation peuvent consister en une fermeture de voie (cf. article 5.6).

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

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

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

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

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

„Nein, warten.“

(Non, attendez)

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

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

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

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

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026

7. Mouvements de Manoeuvre

7.1. Principes

- 1) Les mouvements de manoeuvre en gare de Sarreguemines et de Hanweiler sont effectués selon les règles propres à chaque réseau.
- 2) Les mouvements de manoeuvre suivants sont autorisés sans accord de l'AC de la gare voisine :
 - en gare de Sarreguemines jusqu'au GA 8,
 - en gare de Hanweiler jusqu'au signal de sortie N1.
- 3) Le cas échéant, la mise en place des dispositifs de réflexion prescrits est effectuée selon les règles propres à chaque réseau.

7.2. Mouvements de manoeuvre au-delà du GA 8 de la gare de Sarreguemines jusqu'à la frontière

- 1) L'AC de Sarreguemines avise verbalement à l'AC de Hanweiler du mouvement de manoeuvre sous la forme :
«Rangierfahrt über das Signal GA 8 hinaus.»
(mouvement de manoeuvre au-delà du GA 8)

L'AC de Sarreguemines ferme la voie Sarreguemines – Hanweiler selon article 5.6.

- 2) L'AC de Sarreguemines autorise le mouvement de manoeuvre au-delà du GA 8 selon les prescriptions de la réglementation française. Pour le retour du mouvement de manoeuvre en gare de Sarreguemines, il remet un ordre écrit à l'agent de l'ExF habilité *« de s'arrêter avant le PN 2 et/ou le PN1 et de ne franchir ces PN qu'après avoir constaté leur fermeture »*.

- 3) L'AC de Sarreguemines avise verbalement l'AC de Hanweiler de la fin du mouvement de manoeuvre sous la forme :
«Rangierfahrt über das Signal GA 8 hinaus beendet.»
(mouvement de manoeuvre au delà du GA 8 terminée)

- 4) L'AC de Sarreguemines peut ensuite lever la fermeture de la voie Sarreguemines – Hanweiler selon article 5.6.

7.3. Mouvement de manoeuvre au-delà du signal de sortie N1 de la gare de Hanweiler jusqu'à la frontière

- 1) L'AC de Hanweiler avise verbalement l'AC de Sarreguemines du mouvement de manoeuvre au-delà du signal N1.
«Rangierfahrt über das Signal N1 hinaus.»
(mouvement de manoeuvre au delà du signal N1)

L'AC de Sarreguemines ferme la voie Sarreguemines – Hanweiler selon article 5.6.

2) L'AC de Hanweiler autorise le mouvement de manœuvre au-delà du signal N1 selon les prescriptions de la réglementation allemande.

3) L'AC de Hanweiler avise l'AC de Sarreguemines de la fin du mouvement de manœuvre.
«Rangierfahrt über das Signal N1 hinaus beendet.»
(mouvement de manœuvre au-delà du signal N1 terminée)

4) L'AC de Sarreguemines peut ensuite lever la fermeture de la voie Sarreguemines – Hanweiler selon article 5.6.

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026

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

8.1. Principes

1) Chacun des deux Gestionnaires d'Infrastructure entretient ses installations ferroviaires selon ses normes et ses spécifications techniques, que celles-ci soient situées sur le territoire français ou sur le territoire allemand. Le service de maintenance «caténares» de SNCF Réseau entretient les installations de traction électrique situés sur le réseau SNCF.

2) Certaines installations de sécurité de SNCF Réseau sont implantées sur le réseau DB InfraGO :

- détecteur d'annonce du PN 2 au km DB InfraGO 16,464
- signal à distance 1, 2 au km DB InfraGO 16,691
- détecteur d'annonce du PN 1 au km DB InfraGO 16,836
- balises KVB

Ces installations sont entretenues par les services de maintenance français

Certaines installations de sécurité du réseau DB InfraGO sont implantées chez SNCF Réseau :

- pancarte fin de caténares implantée aux abords de l'aiguille 13 de la gare de Sarreguemines
- signal à distance f au km 0,290 (SNCF R).

Ces installations sont entretenues par les services de maintenance DB InfraGO.

- 3) Toute intervention programmée sur une installation située sur le territoire national voisin doit faire l'objet d'une concertation entre les services techniques compétents des deux GI. Le GI sur le territoire duquel se situe l'installation doit mettre à disposition du GI intervenant un agent. Un document commun bilingue établi par les services techniques compétents doit préciser les conditions de l'intervention. Toutefois, pour les travaux d'entretien courant dont les conditions d'intervention sont connues par les services techniques des deux GI, ce document n'est pas nécessaire.
- 4) Pour tous les travaux programmés nécessitant une fermeture de voie, les instructions écrites doivent être arrêtées en commun par la Produktionsdurchführung Sarrebruck et le COGC Lorraine au plus tard 7 semaines avant le début des travaux. Ils déterminent à cette occasion la nature des travaux, les conséquences sur la circulation des trains, la durée et les mesures à prendre. Ce délai est porté à 3 mois en cas de modification des horaires des trains.
- 5) Toute intervention programmée d'agents d'entretien sur les installations fixes de la section frontière doit faire l'objet d'une concertation avec l'AC du GI sur le territoire duquel a lieu l'intervention. Avant de donner son accord, l'AC saisi se consulte avec l'autre AC. Il prend ensuite les mesures nécessaires pour permettre l'intervention (fermeture de voie par exemple).
- 6) Toute intervention suite à un dérangement sur une installation située sur le territoire national voisin ne faisant pas l'objet d'une concertation entre les services techniques compétents est effectuée dans le cadre d'une fermeture de voie.

7) Dans le cas de travaux sur le territoire de la DB sans engagement de la zone d'annonce des PN 1 et 2, et sans dépose des détecteurs d'annonce, la présence d'un agent PN est nécessaire. Cependant, la mise en place, d'un Signal Arrêt à Main (SAM) avant le premier détecteur (km 16,482) pour retenir les circulations dispense de la présence de cet agent.

Dans le cas de travaux sur le territoire de la DB avec engagement de la zone d'annonce des PN 1 et 2, une consigne travaux commune bilingue établie par les services techniques compétents et l'UO Circulation Lorraine Nord, précise les mesures à prendre au PN.

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026

8.2. Travaux sur le territoire allemand

L'AC de Sarreguemines est seul autorisé à fermer la voie.

L'AC de Hanweiler est seul autorisé pour accorder les travaux à réaliser sur le territoire allemand.

<p>Travaux exécutés par les agents de DB InfraGO ou par les agents de SNCF R accompagnés par un agent de DB InfraGO.</p>	<p>Travaux exécutés par les agents de SNCF R, exceptionnellement sans être accompagnés par un agent de DB InfraGO.</p>
<p>Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de DB InfraGO s'adresse à l'AC de Hanweiler.</p>	<p>Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de SNCF R s'adresse à l'AC de Sarreguemines.</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Hanweiler prend les mesures de protection nécessaires et se consulte avec l'AC de Sarreguemines pour la fermeture de voie selon l'article 5.6.</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines, prend les mesures de protection nécessaires, demande l'accord à l'AC de Hanweiler et se consulte avec celui-ci pour la fermeture de voie selon l'article 5.6.</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines prend les mesures de protection nécessaires et avise l'AC de Hanweiler de la fermeture de voie : «Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt» (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : Voie de Sarreguemines à Hanweiler fermée).</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines avise l'AC de Hanweiler de la fermeture de voie : «Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt» (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : Voie de Sarreguemines à Hanweiler fermée)</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Hanweiler avise l'agent d'entretien de DB InfraGO de l'accord pour les travaux.</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines donne son accord à l'agent d'entretien SNCF R pour les travaux</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>A la fin des travaux, l'agent d'entretien de DB InfraGO renseigne verbalement l'AC de Hanweiler.</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>A la fin des travaux, l'agent d'entretien SNCF R renseigne l'AC de Sarreguemines.</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Hanweiler avise, par dépêche, l'AC de Sarreguemines de la fin des travaux. «Arbeiten Gleis Hanweiler-Sarreguemines beendet» (Travaux voie Hanweiler-Sarreguemines terminés.)</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines avise, par dépêche, l'AC de Hanweiler de la fin des travaux. «Arbeiten Gleis Hanweiler-Sarreguemines beendet.» (Travaux voie Hanweiler-Sarreguemines terminés.)</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines lève la fermeture de voie (selon article 5.6): «Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.» (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : fermeture de voie de Sarreguemines à Hanweiler levée.) Les AC lèvent les mesures de protection.</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines lève la fermeture de voie (selon article 5.6): «Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.» (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : fermeture de voie de Sarreguemines à Hanweiler levée.) Les AC lèvent les mesures de protection.</p>

8.3. Travaux sur le territoire français

L'AC de Sarreguemines est seul autorisé pour la réalisation des mesures de sécurité (fermeture de voie) pour les travaux sur le territoire français.

L'AC de Sarreguemines est seul autorisé à accorder les travaux à réaliser sur le territoire français.

Travaux exécutés par les agents de SNCF R ou par les agents de DB InfraGO accompagnés par un agent de SNCF R.	Travaux exécutés par les agents de DB InfraGO, exceptionnellement sans être accompagnés par un agent de SNCF R.
Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de SNCF R s'adresse à l'AC de Sarreguemines et présente une Demande de Fermeture de Voie (DFV).	Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de DB InfraGO s'adresse à l'AC de Hanweiler.
L'AC de Sarreguemines prend les mesures de protection nécessaires et se concerta avec l'AC de Hanweiler pour la fermeture de voie selon l'article 5.6.	L'AC de Hanweiler demande l'accord de l'AC de Sarreguemines et se concerta avec celui-ci pour la fermeture de voie (selon l'article 5.6).
L'AC de Hanweiler prend les mesures de protection nécessaires et transmet ensuite son accord pour la fermeture de voie à l'AC de Sarreguemines.	L'AC de Sarreguemines prend les mesures de protection nécessaires et avise l'AC de Hanweiler de la fermeture de voie : «Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler : Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt.» (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : voie de Sarreguemines à Hanweiler fermée.)
L'AC de Sarreguemines avise l'AC de Hanweiler de la fermeture de voie : «Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt.» (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : Voie de Sarreguemines à Hanweiler fermée.)	L'AC de Hanweiler prend les mesures de protection nécessaires et donne l'accord à l'agent d'entretien de DB InfraGO pour les travaux.
L'AC de Sarreguemines donne son accord à l'agent d'entretien de SNCF R pour les travaux.	A la fin des travaux, l'agent d'entretien de DB InfraGO avise l'AC de Hanweiler que les travaux sont terminés.
A la fin des travaux, l'agent d'entretien de SNCF R avise l'AC de Sarreguemines que les travaux sont terminés.	L'AC de Hanweiler avise, par dépêche, l'AC de Sarreguemines de la fin des travaux. «Arbeiten im Gleis Hanweiler-Sarreguemines beendet.» (Travaux voie Hanweiler-Sarreguemines terminés.)
L'AC de Sarreguemines lève la fermeture de voie (selon article 5.6). «Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.» (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : fermeture de la voie de Sarreguemines à Hanweiler levée.) Les AC lèvent les mesures de protection.	L'AC de Sarreguemines lève la fermeture de voie (selon article 5.6). «Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.» (AC Sarreguemines à AC Hanweiler fermeture de la voie de Sarreguemines à Hanweiler levée.) Les AC lèvent les mesures de protection.

8.4. Circulation à voie fermée pour trains de travaux

Les circulations à voie fermée ne peuvent circuler que de Hanweiler ou Sarreguemines jusqu'à la frontière et retour.

1) Circulation engagée par l'AC de Hanweiler

Dès que la voie Sarreguemines – Hanweiler est fermée, l'AC de Hanweiler peut autoriser des circulations à voie fermée.

L'AC de Hanweiler doit respecter les prescriptions suivantes :

- L'Agent Circulation de Hanweiler effectue la circulation à voie fermée sur le tronçon Hanweiler – frontière étatique selon les prescriptions de la DB.

En cas d'engagement de la zone d'annonce des PN 1 et 2, une consigne travaux commune bilingue précise les mesures à prendre au PN.
- La circulation à voie fermée ne peut être engagée qu'avec l'accord par dépêche de l'AC de Sarreguemines accord par dépêche sous la forme « **Sperrfahrt wird zugelassen** » (Train de travaux autorisé à circuler)
- Toutes les circulations sur la voie fermée reçoivent un ordre écrit bilingue (annexe 3) **n°6** : case 6.40 : marcher à vue, case x.41 suivi de x.42 : 30 km/h Case x.95 et x.96 Gründ: Annäherungszeit für BU 1 und 2 (Motif: augmentation du parcours d'approche aux PN 1 et 2).
- Lors du départ de la circulation à voie fermée, le signal de sortie ne doit pas être ouvert et le signal de remplacement ne doit pas être utilisé.
L'immobilisation et la protection de l'itinéraire doivent être assurées par verrouillage du parcours et verrouillage individuel des aiguilles et installation de protection latérales.
- L'engagement et le dégagement des circulations à voie fermée n'ont pas à être annoncées à l'AC de Sarreguemines.
- Par l'annonce de la fin des travaux selon l'article 8.2, l'AC de Hanweiler confirme à l'AC de Sarreguemines que toutes les circulations à voie fermée sont terminées.
- Lorsqu'après la fin de toutes les circulations à voie fermée, les installations de block à Hanweiler sont en dérangement, les mesures prévues à l'article 5.10.1 doivent être appliquées.

2) Circulation engagée par l'AC de Sarreguemines

Dès qu'il a fermé la voie Sarreguemines – Hanweiler, l'AC de Sarreguemines peut autoriser des circulations à voie fermée.

L'AC de Sarreguemines doit respecter les prescriptions suivantes :

- L'AC de Sarreguemines effectue les circulations à voie fermée sur le tronçon Sarreguemines – frontière étatique selon les prescriptions de SNCF Réseau.
- L'engagement et le dégagement des circulations à voie fermée n'ont pas à être annoncées à l'AC de Hanweiler.

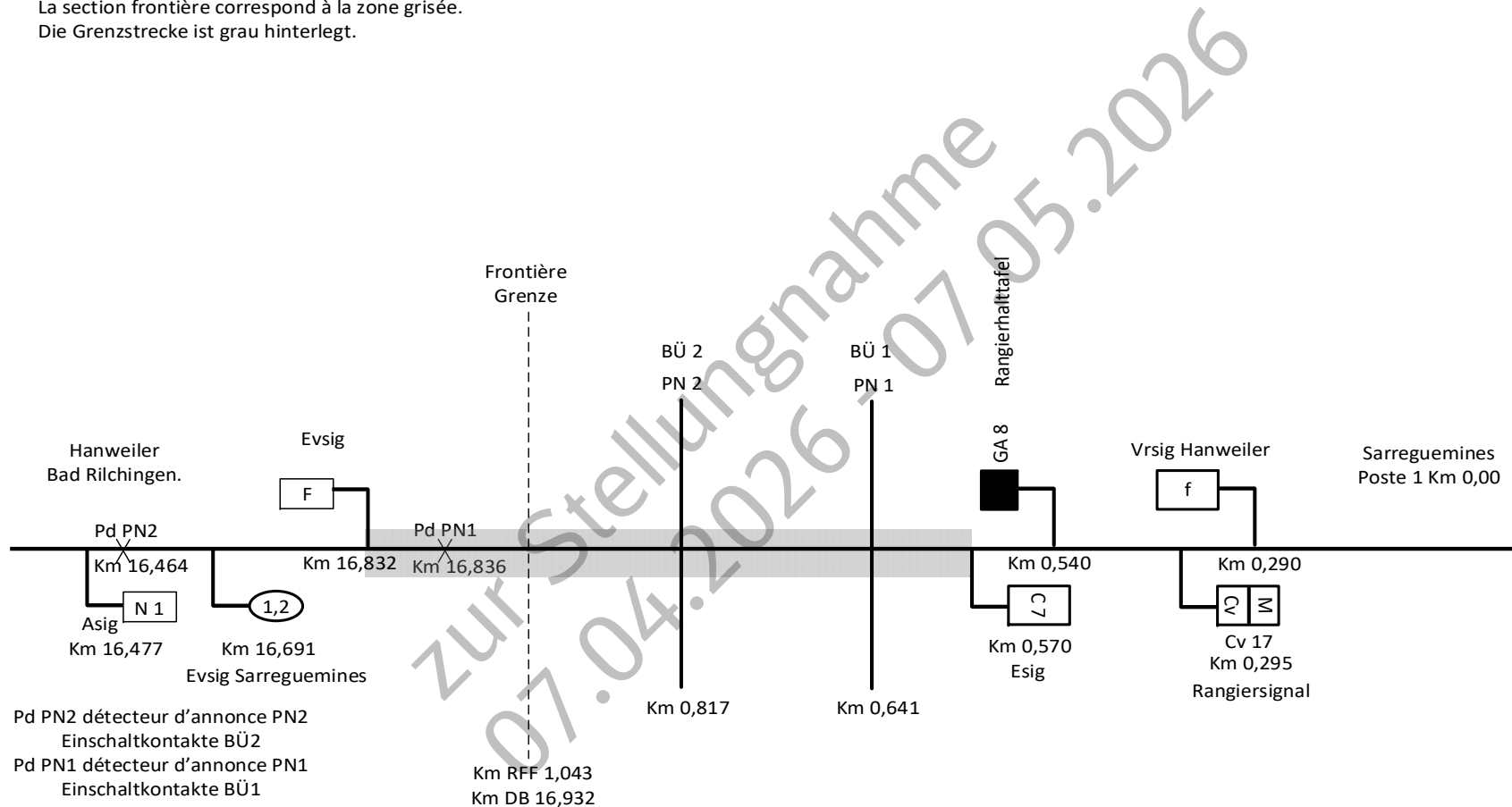
Par l'annonce de la fin des travaux sur la voie Sarreguemines - Hanweiler selon l'article 8.2 ou 8.3, l'AC de Sarreguemines confirme à l'AC de Hanweiler que toutes les circulations à voie fermée sont terminées.

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026

Anlage 1 Übersichtsplan über die Grenzstrecke

Annexe 1 Plan de la section frontière

La section frontière correspond à la zone grisée.
Die Grenzstrecke ist grau hinterlegt.



Anlage 3a Befehl der DB
(deutsch/französisch)

Annexe 3a Ordre de la DB
(allemand/français)

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026

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'émetteur

1. 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
 ist vom Fahren auf Sicht befreit und et 1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle Signal, Poste
 x.25 est dispensé de marcher à vue
 x.95 Anweisungen
 x.96 [Freitext texte libre]

2. Weiterfahren nach TR / Weiterfahren nach Vorbeifahrt Autorisation de circuler après un TR/un franchissement de signal
 darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrerlaubnis empfangen würde ist vom Fahren auf Sicht befreit
 2.10 Si aucune MA n'est reçue, est autorisé à poursuivre la marche lorsque le/s PN est/est dispensé de marcher à vue
 Zusätzliche Instructions complémentaires
 x.95 Anweisungen
 x.96 [Freitext texte libre]

3. Verbleiben im Stillstand Obligation de rester à l'arrêt
 Verbleiben im Stillstand "Fahrt beenden" durchführen Vorhandene ETCS-Fahrerlaubnis löschen
 3.10 Rester à l'arrêt 3.15 Exécuter la fin de mission 3.20 Supprimer la MA disponible

4. Widerruf eines Befehls Annulation d'une instruction
 4.1 Befehl Instruction wird widerrufen
 4.10 opératonnelle est annulée
 4.1.1 eindeutige Kennung Identification unique

5. Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung Obligation de circuler à vitesse limitée und et
 Geschwindigkeitsbeschränkung
 x.41 Circular à une vitesse maximale de x.42.1 km/h zwischen/In Entre / à
 von de bis à
 x.43 Zugmeldestelle Localisation
 x.44 Zugmeldestelle Localisation
 Zusätzliche Instructions complémentaires
 x.95 Anweisungen
 x.96 [Freitext texte libre]

6. Fahren auf Sicht Marcher à vue
 Fahren auf Sicht [und et] Geschwindigkeitsbeschränkung
 6.40 Marcher à vue x.41 Circular à une vitesse maximale de x.42.1 km/h
 zwischen/In Entre / à
 von/de bis/à
 x.43 Zugmeldestelle Localisation
 Strecke aus folgendem Grund prüfen
 x.90 Vérifier le parcours pour la raison
 x.91 [Freitext texte libre] Présenter ses conclusions à
 Zusätzliche Instructions complémentaires
 x.95 Anweisungen
 x.96 [Freitext texte libre]

7. Starten in SR Autorisation de se remettre en marche après préparation d'un mouvement
 darf in SR starten Est autorisé à darf vorbeifahren am EOA
 7.10 circuler en SR 7.20 Est autorisé à franchir un EOA
 ist vom Fahren auf Sicht befreit
 x.25 Est dispensé de marcher à vue
 7.21 Signal, Zugmeldestelle Signal, localisation

8. BÜ sichern Sécurisation d'un PN
 muss halten vor BÜ zwischen/in und et
 8.50 S'arrêter avant le PN entre / à
 in à
 x.43 Zugmeldestelle Localisation
 8.51.1 km und et
 8.53.1 km und et
 x.44 Zugmeldestelle Localisation und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist
 est autorisé à poursuivre la marche lorsque le/s PN est/est sécurisé/s
 8.54.1 km und et
 8.56.1 km
 x.43 Zugmeldestelle Localisation und et
 9.40 Restrictions d'alimentation électrique

9. Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung Obligation de circuler avec des restrictions d'alimentation électrique
 Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung zwischen/in und et
 9.40 Restrictions d'alimentation électrique entre / à
 x.43 Zugmeldestelle Localisation
 von bis
 de à
 x.47.1 km / x.47.2 Signal x.48.1 km / x.48.2 Signal
 ja oui oder ou nein non
 9.67
 Fahren mit gesenktem Stromabnehmer Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter
 9.70 Circular avec pantographe abaissé 9.75 Circular avec disjoncteur ouvert

V Name Triebfahrzeugführer B Datum Date Y Uhrzeit Heure
 W Name Anweisender Norm de l'émetteur Z Eindeutige Kennung Identification unique

Nr.	Anlass Motif	v in km/h	Grund Nr.	Anlass Motif	v in km/h
10	Gleis keine Befahrt durch die volle Gleisbreite	a.S.	29	Mängel am Oberbau	a.S.
11	Personein- und -ausstieg	a.S.	30	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.
12	Personen im Güter-/Kontainer	a.S.	31	Prävention d'avarie liée aux intempéries	a.S.
13	Mehrere Sperrungen	a.S.	32	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.
14	Entwurf in einem Stumpfgleis	30	33	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.
15	Entwurf in teilweise belegtem Gleis	20	34	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.
16	Verdrachte auf Unwetterschäden	30	35	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.
17	Auf der Strecke	50	36	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.
18	...	40	37	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.
19	BÜ nicht ausreichend gesichert	20	38	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.
20	Strecken nicht von bis	30	39	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.
21	...	5	40	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.
22	Bauarbeiten	1*	41	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.
23	Unzureichende Sicht	a.S.	42	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.
24	Zustand nach Bauarbeiten	1*	43	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.
25	Abstände nicht beachtet	a.S.	44	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.
26	Niedrige Geschwindigkeit	1*	45	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.
27	Vitesse inférieure	20	46	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.
28	Beschädigte in gesperrten Gleis	a.S.	47	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.
	Agents présents	a.S.	48	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.
	dans la voie fermée	25	49	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.
	Verdrachte auf Oberbau	a.S.	50	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.
	Prävention de défileur de la voie	a.S.	51	Verdrachte auf Unwetterschäden	a.S.

* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben
 1* = Klasse limite autorisée variable

Anlage 3b IN 37
(zweisprachig) der SNCF
Réseau

Annexe 3b IN 37(bilingue) de
SNCF Réseau

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026

IN C Block Automatique(CBA) SNCF Réseau (Befehl C Selbstblock SNCF)

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

[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

37.13

Le signal carré repéré par l'Agent Circulation ⁽¹⁾

Das vom „Agent-Circulation“ angegebene „Signal Carré“ ⁽¹⁾

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 nichtzutreffenden Optionen wie folgt durchstreichen:
x. 48.1 km / ~~48.2 km~~
- Pour l'identification unique, commencer par : R+n°=Radio ; T+n°= Téléphone, D+n°= Digital et M+signature = remise Manuelle
Für die eindeutige Kennung beginnen 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 Signal begeben hat, um es zu erkennen, und seine Nummer vom „Agent-Circulation“ angegeben wurde.

Anlage 4 Vordruck „Anforderung von Hilfe“ (zweisprachig)

Annexe 4 Demande de secours (bilingue)

BULLETIN DE COMMUNICATION BC57

DSEC Bilingue

Demande de secours Bilingue

Hilfeforderung

Ce formulaire est utilisé par un conducteur pour demander le secours en cas d'impossibilité d'acheminer tout ou partie de son train.

Dieses Formular wird von einem Lokführer verwendet, um Hilfe anzufordern, wenn er seinen Zug ganz oder teilweise nicht weiterfahren kann.

Ce formulaire doit être utilisé dans le cas où un moyen de traction (automotrice, engin moteur, ...) doit être engagé pour porter le secours

Dieses Formular ist zu verwenden, wenn ein Triebfahrzeug (Triebwagen, Lokomotive usw.) zur Durchführung der Hilfeleistung eingesetzt werden muss.

BULLETIN DE COMMUNICATION BC58**REMA Bilingue****Demande REMA Bilingue**

Annulation de la demande de secours – Demande d'autorisation de remise en marche - Autorisation de remise en marche

Aufhebung der Hilfeanforderung, Antrag auf Erlaubnis zur Wiederaufnahme der Fahrt, Erlaubnis zur Wiederaufnahme der Fahrt

Ce formulaire est utilisé par un conducteur pour demander l'annulation de sa demande

de secours* et pour recevoir, si rien ne s'y oppose, l'autorisation de remise en marche.

Ce formulaire ne peut être utilisé que pour faire suite à une procédure DSEC.

Il ne doit pas être utilisé pour autoriser une remise en marche à la suite d'un arrêt accidentel.

Dieses Formular wird von einem Lokführer verwendet, um die Aufhebung seines Notfallantrags zu beantragen und, sofern keine Einwände bestehen, die Genehmigung zur Wiederaufnahme des Betriebs zu erhalten.

Dieses Formular darf nur im Anschluss an ein DSEC-Verfahren verwendet werden.

Es darf nicht verwendet werden, um die Wiederaufnahme der Fahrt nach einer unvorhergesehenen Anhaltung zu genehmigen.

*zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026*

Anlage 5
Annexe 5

bleibt frei / réservé

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026

Anlage 6/Annexe 6 GSM-R

<p align="center">Règles d'utilisation du GSM-R D par l'AC du Poste 1 de Sarreguemines.</p>	<p align="center">Nutzungsbestimmungen von GSM-R D durch den Fdl Poste 1 Sarreguemines</p>
<p>Article 1 : Généralités L'AC de Sarreguemines dispose d'un Poste GSM-R D. L'appareil est utilisable par l'AC pour:</p> <ul style="list-style-type: none"> - toutes les communications échangées avec l'AC de Hanweiler - communiquer avec les trains sur la partie allemande de la section frontière en cas de danger pour transmettre un message d'alerte. <p>L'appareil permet également à l'AC du Poste 1 de Sarreguemines de recevoir un appel d'urgence déclenché sur le réseau GSM-R D.</p>	<p>Abschnitt 1: Allgemeines Der Fdl Sarreguemines verfügt über ein GSM-R D-Gerät. Das Gerät kann vom Fdl genutzt werden für:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die gesamte Kommunikation mit dem Fdl Hanweiler - die Verständigung mit den Zügen auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke im Gefahrenfall zur Abgabe eines Nothaltauftrages. <p>Das Gerät dient außerdem der Unterrichtung des Fdl Sarreguemines Poste 1 über einen ausgelösten Notruf im Netz GSM-R D.</p>
<p>Article 2 : Messages d'alerte en cas de danger En cas de danger sur la section frontière, l'alerte doit être donnée immédiatement par radio (GSM-R D) sous la forme suivante :</p> <p>„Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen Hanweiler und Sarreguemines sofort anhalten! Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen Hanweiler und Sarreguemines sofort anhalten! Hier Fahrdienstleiter Sarreguemines / Hanweiler / BZ Karlsruhe.“</p> <p>« Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Hanweiler et Sarreguemines. Je répète : Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Hanweiler et Sarreguemines. Ici AC de Sarreguemines / Hanweiler / BZ Karlsruhe. »</p> <p>ou lorsque le danger n'impose l'arrêt que d'un seul train :</p> <p>„Mayday, mayday, mayday , Zug (Nummer) sofort anhalten. Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, Zug (Nummer) sofort anhalten! Hier Fahrdienstleiter Sarreguemines Poste 1. “</p> <p>[Traduction pour information : « Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat du train n° Je répète : Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat du train n° ... ! Ici AC de Sarreguemines Poste 1. »]</p> <p>Si nécessaire, le message d'alerte peut être complété par une demande de coupure d'urgence sous la forme suivante.</p>	<p>Abschnitt 2: Nothaltauftrag bei Betriebsgefahr Bei einer Betriebsgefahr auf der Grenzstrecke ist sofort ein Nothaltauftrag über Zugfunk (GSM-R D) mit folgendem Wortlaut zu geben:</p> <p>oder wenn nur ein Zug angehalten werden soll:</p> <p>Wenn es notwendig ist, kann der Nothaltauftrag um eine Aufforderung zur Ausschaltung der Oberleitung mit folgendem Wortlaut ergänzt werden:</p>

„...und Oberleitung auf der Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler ausschalten.“

[Traduction pour information :

« ...et coupure d'urgence sur la section frontière Sarreguemines – Saarbrücken. »]

Dès perception d'une alerte, l'AC de Sarreguemines Poste 1 prend immédiatement les mesures prévues par sa réglementation pour arrêter et retenir les circulations.

L'AC qui constate ou est avisé de la disparition du motif qui a justifié l'alerte radio

- avise l'autre AC « **Fdl ... an Fdl ... : Regelbetrieb kann wieder aufgenommen werden.**» (AC ... à AC ... : Pouvez reprendre circulation normale)
- autorise ensuite la reprise de la circulation des trains sur son propre réseau

Bei Eingang eines Nothaltauftrages trifft der Fdl Poste 1 Sarreguemines die notwendigen Maßnahmen entsprechend der für ihn gültigen Vorschriften, um Fahrten anzuhalten und zurück zu halten.

Der Fdl, der den Wegfall des Grundes für den Nothaltauftrag festgestellt oder mitgeteilt bekommen hat,

- verständigt den anderen Fdl mit folgendem Wortlaut: „**Fdl ... an Fdl ...: Regelbetrieb kann wieder aufgenommen werden.**“
- nimmt den Betrieb auf seinem Netz wieder auf.

Article 3: Dérangement de l'appareil GSM-R

En cas de dérangement, l'AC du Poste 1 n'a pas de mesure de sécurité particulière à prendre jusqu'au remplacement du poste. L'AC doit aviser le Fdl Hanweiler, qui informe le service technique de la DB IngraGO (EVZS)

La maintenance est réalisée par les agents de DB InfraGO.

Abschnitt 3: Störung des GSM-R-Geräts

Bei einer Störung sind bis zum Ersatz des Geräts keine weiteren Sicherheitsmaßnahmen erforderlich für den Fdl Poste 1. Der Fdl verständigt den Fdl Hanweiler, der seinerseits die zuständige technische Abteilung der DB InfraGO (EVZS) informiert. Die Wartung erfolgt durch Mitarbeiter der DB InfraGO.

Article 4: Enregistrement des conversations

Toutes les conversations échangées par GSM-R sont enregistrées sur un support numérique.

En cas d'incident ou d'accident, le SGC peut demander une copie des enregistrements en s'adressant au Leiter Betriebsbezirks (Responsable exploitation) de Hanweiler.

Abschnitt 4: Aufzeichnung der Gespräche

Alle Gespräche über GSM-R werden digital bei der DB InfraGO AG aufgezeichnet.

Bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten oder Unfällen kann SGC (frz. OE) über den für Hanweiler zuständigen Leiter Betriebsbezirk eine Kopie der Aufzeichnungen anfordern.

Article 5 : Notice d'utilisation du GSM-R D

DB InfraGO AG fournit la réglementation locale relative à l'utilisation du GSM-R D. SNCF Réseau établit une notice d'utilisation EIC LORCA IN00013 en langue française à l'usage de l'AC de Sarreguemines Poste 1.

Abschnitt 5: Bedienungsanleitung für GSM-R D

DB InfraGO AG stellt die örtliche Richtlinie für die Nutzung von GSM-R D zur Verfügung. SNCF Infra erstellt eine Bedienungsanleitung EIC LORCA IN00013 in französischer Sprache für den Fdl Sarreguemines Poste 1.

Article 6 : Essai d'appel (d'urgence)

(réf. 481.0205Z01 Article 4 paragraphe 2).

Un essai d'appel (d'urgence) peut être réalisé sans annonce préalable.

Cet essai est matérialisé par la mélodie propre aux appels d'urgence avec une durée d'environ 5 secondes.

Puis l'appel se poursuit sous la forme suivante :

Abschnitt 6: Probedurchsage

(Bezug 481.0205Z01 Abschnitt 4 Absatz 2).

Es kann ohne vorherige Ankündigung eine Probedurchsage ausgelöst werden.

Diese wird durch den Notruf-Signalton mit einer Länge von ca. 5 Sekunden eingeleitet.

Anschließend wird die Durchsage mit folgendem Wortlaut durchgeführt:

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

<p>[Traduction pour information : Attention - essai d'appel. Ici AC de ..., conducteur train ... (numéro) confirmez la réception de cet appel, s. v. p.]</p>	
<p>En cas de réception d'un tel essai, l'AC du Poste 1 n'a pas de mesures à prendre.</p>	<p>Durch den Fdl Poste 1 sind bei Empfang eines solchen Proberufs keine Maßnahmen zu treffen.</p>
<p>Tous les agents circulation de Sarreguemines Poste 1, qui sont autorisés à transmettre un message d'alerte, doivent essayer une fois par an sous le contrôle du cadre responsable de ces agents. Ainsi le fonctionnement de la liaison d'appel d'urgence est contrôlé (réf. 481.0205Z01 Article 4 paragraphe 1).</p>	<p>Alle Fdl in Sarreguemines Poste 1, die einen Nothaltauftrag abgeben dürfen, müssen dies zum Beherrschen von Gefahrensituationen mindestens einmal jährlich unter Aufsicht der verantwortlichen Führungskraft üben. Damit wird gleichzeitig die Funktionsfähigkeit der Notrufverbindung überprüft (Bezug 481.0205Z01 Abschnitt 4 Absatz 1).</p>
<p>Article 7 : Validité de cette annexe La présente annexe est applicable dès réception et jusqu'à nouvel avis.</p>	<p>Abschnitt 7: Gültigkeit dieser Anlage Diese Anlage ist ab sofort gültig bis zur Inkraftsetzung neuer Regelungen.</p>

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026

Anlage 7 Glossar

Annexe 7 Glossaire

Termes RFF	Ausdrücke DB
Agent Circulation (AC)	Fahrdienstleiter (Fdl)
Annonce	Zugmeldung
Autorisation d'incorporation d'un Transport Exceptionnel	Einstellungsgenehmigung für einen aT; erfolgt bei der DB mittels Beförderungsanordnung (Bef-Ano) oder Fahrplananordnung (Fplo)
Avis de Transport Exceptionnel (ATE)	Bza ist eine Abkürzung, mit der bei der DB InfraGO AG die Bearbeitungsnummer für außergewöhnliche Transporte versehen wird. Sie leitet sich ab von den Worten Betrieb, Zugförderung und außergewöhnlich .
Central Sous Station (CSS)	Zentralschaltstelle (Zes)
Centre Opérationnel de Gestion des Opérations (COGC)	Betriebzentrale (BZ)
Conducteur	Triebfahrzeugführer (Tf)
Dispositif d'Attention – Dispositif de Réflexion	Merkhinweis
Document de Référence du Réseau (DRR)	SchienenInfraGO-Benutzungsbedingungen (SNB)
Entreprise Ferroviaire (EF)	EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
Avis de Restriction Temporaire de l'Infrastructure pour les Conducteurs (ARTIC)	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La)
Gestionnaire d'Infrastructure (GI)	EIU (Eisenbahninfrastrukturunternehmen)
Service Gestionnaire des Circulations (SGC)	
Global System for Mobile communication - Railway (GSM-R)	idem – ebenso
Guidon d'Arrêt (GA)	pas d'équivalence – keine Entsprechung
Contrôle de Vitesse par Balise (KVB)	Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)
Limitation Temporaire de Vitesse (LTV)	Langsamfahrstelle (La-Stelle)
Ordre écrit bilingue	Zweisprachiger schriftlicher Befehl
Avis d'arrivée	Rückmeldung
Régime de l'Avis d'Arrivée	Räumungsprüfung auf Zeit
Réseau Ferré de France (RFF)	<frz. SchienenInfraGObetreiber>
Renseignements Techniques (RT)	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)
Signal d'entrée	Einfahrsignal (Esig)
Signal de sortie	Ausfahrsignal (Asig)
<téléphonie interne DB>	Basa (Bahnselbstanschlußanlage – bahnternes TelefonInfraGO)
Transport Exceptionnel (TE)	außergewöhnlicher Transport (aT)

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026

Fiche d'identification

Identification du texte

<i>Titre</i>	Consigne commune traitant des particularités d'exploitation de la section frontière Sarreguemines Hanweiler/ Gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Sarreguemines Hanweiler
<i>Référentiel</i>	Référentiel de l'EIC LORCA
<i>Nature du texte</i> <i>Niveau de confidentialité</i>	Document opérationnel Restreint SNCF Réseau SA
<i>Sécurité</i>	Sécurité de l'Exploitation Ferroviaire
<i>Émetteur</i>	Pôle Sécurité
<i>Référence</i> <i>Index utilisateur (plan de classement)</i> <i>Complément à l'index utilisateur</i> <i>Ancienne référence</i>	EIC LORCA DC00076 (S0)
<i>Date d'édition</i>	04-12-2025 29-04-2026
<i>Version en cours / date</i> <i>Projet de version /</i> <i>révision / date de révision</i>	Version 02 du 23-02-2026 Projet de version 99 – Révision 99 du 99-99-9999
<i>Date d'application</i>	Applicable à partir du 16-03-2026 Applicable à partir du 15-03-2026
<i>Mode de distribution initiale</i>	Standard

<i>Pour SNCF Réseau</i>			
<i>Rédacteurs</i>		<i>Vérificateur</i>	
Jacky SIEBERING CORINT Pôle S EIC LORCA		Pierre GENIN Directeur Sécurité DZP NEN	
Marc MULLER RCSP UOC Lorraine Nord			
<i>Approbateur</i>		<i>Administratrice</i>	

Frédéric CHANTRE		Amandine EHLINGER Pôle S EIC LORCA	
DZP NEN			

Pour DB InfraGO			
Rédacteur		Approbateur	
Kristina KARMANN Planung <u>Planung</u> Betrieb		Alexander GROS <u>André</u> <u>ALTENKIRCH</u> Stv. Leiter Betrieb Netz Saarbrücken	

Approbation

Genehmigung

zur Stellungnahme
07.04.2026 - 07.05.2026

Historique des éditions et des versions

<i>Edition</i>	<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
04 -12-2025	Version 01	04 -12-2025	14-12-2025
	Version 02		15-03-2026

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier / Numérique

Distribution

<i>Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif</i>	DSSR, IG, BTE, Pôle Ingénierie Metz, DZP NEN,
<i>Indicatifs de distribution de SNCF Réseau</i>	EE: Collection EIC Pôle Sécurité EE1: UO Circulation Lorraine Nord EE10: DPx Sarreguemines EE101: AC Sarreguemines SVQS: Infrapôle / Infralog COGC: CO2C LORCA

Restrictions et particularités de distribution

<i>Particularités de distribution</i>	EPSF DB INFRA GO (distribution assurée en interne)
---------------------------------------	---

Services chargés de la distribution

	<i>Nom de l'organisme</i>	<i>Coordonnées</i>
Distribution initiale	GDOC EIC LORCA	Teams
Distribution complémentaire	Service logistique d'établissement	