



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

zwischen SNCF Réseau und DB InfraGO

**Auszug für
Eisenbahnverkehrsunternehmen
Deutsche Fassung**

Version 04	Gültig ab
	13.12.2026

Geschäftsführende Stellen

DB InfraGO AG**Geschäftsbereich Fahrweg**

Region Südwest
Betrieb Netz Freiburg
Bismarckallee 11
79098 Freiburg

Deutschland

SNCF Réseau

Etablissement Infrastructure Circulation
22, place de la gare
67000 Strasbourg

France

Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Eingearbeitet (Nz.)
1	Neuer Befehl	14.12.2025		In Version 02 enthalten
2	Signale an Zügen	01.01.2026	Übernahme der Regelung aus EIU-Dokument	In Version 03 enthalten
3	Digitaler Befehl	13.12.2026		In Version 04 enthalten

Inhalt

1	Allgemeines	57
1.1	Außer Kraft tretende oder ersetzte Dokumente	57
1.2	Inhalt und grundsätzliche Regelungen	57
1.3	Sprachregelung und sicherheitsrelevante Kommunikation	57
1.3.1	Sicherheitsrelevante Kommunikation	57
1.4	Beschreibung der Grenzstrecke	68
1.4.1	Umfang der Grenzstrecke	68
1.4.2	Betrieb	68
1.4.3	Einrichtungen	79
1.4.3.1	Einrichtungen von DB InfraGO auf französischem Staatsgebiet	79
1.4.4	Zugsicherungssysteme, GSM-R und Oberleitung	79
1.4.4.1	Umschaltung der fahrzeugseitigen Zugsicherungssysteme	79
1.4.4.2	Zugfunk (GSM-R)	79
1.4.4.3	Elektrischer Zugbetrieb	79
1.5	Trassenmanagement	911
1.5.1	Grundsätze	911
1.5.2	Trassenanmeldung	911
1.5.3	Kapazitätseinschränkung	911
1.5.4	Nichtnutzung einer Trasse	911
1.5.5	Fahrplanunterlagen	911
1.6	Ständige Änderung der Signalisierung	911
1.7	Vorübergehende Langsamfahrstellen	1012
1.7.1	Geplante Langsamfahrstellen	1012
1.7.2	Unvorhergesehene Langsamfahrstellen	1012
1.7.3	Kennzeichnung der vorübergehenden Langsamfahrstellen	1012
2	Fahrdienst	1113
2.1	Zuglänge	1113
2.2	Schlussignale an Zügen	1113
2.3	Besonderheiten in der betrieblichen Durchführung der Zugfahrten aufgrund technischer Einrichtungen	1113
2.4	Anhalten der Züge bei Gefahr	1113
2.5	Sicherung durch Tf während der Untersuchung seines Zuges	1214
2.6	Verminderter Reibwert	1214
2.7	Befehle	1214
2.7.1	Vorbeifahrt an den Signalen C50 bis Cv53	1214

2.8	Rangieren	1315
2.8.1	Rangieren auf Seite Kehl und Strasbourg-Neudorf.....	1315
2.8.2	Besonderheit.....	1315
2.9	Außergewöhnliche Transporte (aT)	1315
2.9.1	Grundsätze	1315
2.9.2	Durchführung von aT.....	1416
2.10	Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft.....	1416
2.11	Hilfeleistung	1517
2.11.1	Grundsätze	1517
2.11.2	Zuführen einer Hilfeleistung vom rückgelegenen Bahnhof.....	1517
2.11.2.1	Rückkehr der Sperrfahrt mit dem liegengebliebenen Zug in den rückgelegenen Bahnhof.....	1618
2.11.2.2	Schieben des liegengebliebenen Zuges.....	1618
2.11.3	Zuführen einer Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof.....	1618
2.12	Maßnahmen vor Ablassen einer Zugfahrt bei ausgeschalteter Oberleitung	1719
2.13	Störung der Sicherungstechnik oder der Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung.....	1719
Anlage 1		1820
	Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl	1820
Anlage 2		2123
	Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl mit Eurobalisen	2123
Anlage 3		2527
	bleibt frei.....	2527
Anlage 4		2628
	Zweisprachiger DB-Befehl	2628

1 Allgemeines

1.1 Außer Kraft tretende oder ersetzte Dokumente

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

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

1.2 Inhalt und grundsätzliche Regelungen

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

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

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

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

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

1.3 Sprachregelung und sicherheitsrelevante Kommunikation

Die Betriebssprachen auf der Grenzstrecke sind:

mit dem FdL Strasbourg-Neudorf: Französisch oder Deutsch

mit dem FdL Kehl: ausschließlich Deutsch

1.3.1 Sicherheitsrelevante Kommunikation

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

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

1.4 Beschreibung der Grenzstrecke

1.4.1 Umfang der Grenzstrecke

Die geographischen Grenzen der Grenzstrecke sind:

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

Die Staatsgrenze befindet sich in Rheinmitte in:

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

Die jeweiligen Streckenkilometrierungen der Netze enden an diesem Punkt.

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

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

1.4.2 Betrieb

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

Die Abstandshaltung wird durch einen Selbstblock sichergestellt.

Es wird in der Regel rechts gefahren.

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

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

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

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

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

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

Der Fahrdienst ist durchgehend sichergestellt.

1.4.3 Einrichtungen

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

1.4.3.1 Einrichtungen von DB InfraGO auf französischem Staatsgebiet

Folgende Einrichtungen der DB InfraGO befinden sich auf französischem Staatsgebiet:

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

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

1.4.4 Zugsicherungssysteme, GSM-R und Oberleitung

1.4.4.1 Umschaltung der fahrzeugseitigen Zugsicherungssysteme

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

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

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

1.4.4.2 Zugfunk (GSM-R)

Die Grenzstrecke ist mit Zugfunk GSM-R ausgerüstet.

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

Der Umschaltpunkt ist örtlich durch entsprechende Hinweistafeln gekennzeichnet.

1.4.4.3 Elektrischer Zugbetrieb

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

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

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

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

Hinweise:

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

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

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

1.5 Trassenmanagement

1.5.1 Grundsätze

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

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

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

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

Auf der Grenzstrecke wird nach französischen Fahrplanunterlagen gefahren.

1.5.2 Trassenanmeldung

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

1.5.3 Kapazitätseinschränkung

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

1.5.4 Nichtnutzung einer Trasse

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

1.5.5 Fahrplanunterlagen

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

1.6 Ständige Änderung der Signalisierung

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

- von SNCF Réseau mit ARTIC,
- von DB InfraGO mittels der La.

1.7 Vorübergehende Langsamfahrstellen

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

1.7.1 Geplante Langsamfahrstellen

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

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

1.7.2 Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

Fdl Kehl und Fdl Strasbourg-Neudorf verständigen die Triebfahrzeugführer mit zweisprachigem Befehl 5 (s. Anlage 4 der vorliegenden Regelung).

1.7.3 Kennzeichnung der vorübergehenden Langsamfahrstellen

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

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

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

2 Fahrdienst

2.1 Zuglänge

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

2.2 Schlussignale an Zügen

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

- zwei rote Lichter oder
- zwei Schlusslaternen.

Verantwortlich für die Zugschlussignale ist das jeweilige EVU.

2.3 Besonderheiten in der betrieblichen Durchführung der Zugfahrten aufgrund technischer Einrichtungen

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

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

2.4 Anhalten der Züge bei Gefahr

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

„Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen und in den Bahnhöfen Kehl und Strasbourg-Neudorf sofort anhalten!“

Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen und in den Bahnhöfen Kehl und Strasbourg-Neudorf sofort anhalten!“

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

Der Nothaltauftrag wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

„Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen und in den Bahnhöfen Kehl und Strasbourg Neudorf sofort anhalten!“

Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen und in den Bahnhöfen Kehl und Strasbourg Neudorf sofort anhalten!“

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

2.5 Sicherung durch Tf während der Untersuchung seines Zuges

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

Auf dem französischen Teil der Grenzstrecke wird die Gleissperrung dem Tf mit dem Befehl 95.95 mit folgendem Wortlaut bekannt gegeben:

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

oder

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

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

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

2.6 Verminderter Reibwert

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

Befehl 5 und x.95 - Grund Schmierfilm / enrayage.

2.7 Befehle

Für den Abschnitt der Grenzstrecke, der unter der Betriebsführung der DB InfraGO steht, ist die Anwendung des Verfahrens „Digitaler Befehl“ nach vorheriger Verständigung zwischen dem Fdl Kehl und dem Tf zulässig.

Der Fdl Kehl nutzt grundsätzlich den digitalen Befehl.

Ist dies aufgrund einer Störung nicht möglich oder wenn der Tf den Befehl fernmündlich übermittelt bekommen möchte, verwendet der Fdl Kehl den zweisprachigen Vordruck gemäß Anlage 4.

Der Fdl Strasbourg-Neudorf übermittelt dem Tf Befehle ausschließlich durch Aushändigen, GSM-R oder Telefon, wobei der entsprechende zweisprachige DB-Befehl gemäß Anlage 4 ausgefüllt wird, außer für die Vorbeifahrt an den Hauptsignalen gemäß Punkt 2.7.1.

2.7.1 Vorbeifahrt an den Signalen C50 bis Cv53

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

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

2.8 Rangieren

2.8.1 Rangieren auf Seite Kehl und Strasbourg-Neudorf

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

2.8.2 Besonderheit

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

2.9 Außergewöhnliche Transporte (aT)

2.9.1 Grundsätze

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

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

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

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

Die Befo/Fplo und das ATE enthalten:

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

2.9.2 Durchführung von aT

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

Auf dem französischen Netz

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

Auf dem deutschen Netz

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

2.10 Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft

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

Die Zustimmung zum Zurücksetzen wird vom Fdl des rückgelegenen Bahnhofs durch zweisprachigen Befehl 95.95 erteilt mit folgendem (deutschen oder französischen) Wortlaut:

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

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

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

2.11 Hilfeleistung

2.11.1 Grundsätze

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

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

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

Die Hilfeleistung wird je nach Erfordernis erbracht von:

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

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

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

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

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

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

2.11.2 Zuführen einer Hilfeleistung vom rückgelegenen Bahnhof

Die Sperrfahrt erhält bei der Zuführung

- vom Bf Kehl den zweisprachigen Befehl 1, 5 und 6 (Fahren auf Sicht mit höchstens 30 km/h, Grund Nr. 12) sowie 95.95 gemäß Punkt 2.11.2.1 oder 2.11.2.2 der vorliegenden Regelung,
- vom Bf Strasbourg-Neudorf den zweisprachigen Befehl 95.95 gemäß Punkt 2.11.2.1 oder 2.11.2.2 der vorliegenden Regelung.

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

Die Zustimmung zum Zurücksetzen wird vom Fdl des rückgelegenen Bahnhofs durch zweisprachigen Befehl 95.95 erteilt mit folgendem deutschen oder französischen Wortlaut:

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

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

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

2.11.2.2 Schieben des liegengebliebenen Zuges

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erteilt den zweisprachigen Befehl 95.95 mit folgendem deutschen oder französischen Wortlaut:

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

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

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

2.11.3 Zuführen einer Hilfeleistung vom vorausgelegenen Bahnhof

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

Die Sperrfahrt erhält bei der Zuführung vom Bf Kehl den zweisprachigen Befehl 1, 5 und 6 (Fahren auf Sicht mit höchstens 30 km/h, Grund Nr. 12) sowie 95.95 mit folgendem Wortlaut:

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

Die Sperrfahrt erhält bei der Zuführung vom Bf Strasbourg-Neudorf den zweisprachigen Befehl 95.95 mit folgendem deutschen oder französischen Wortlaut:

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

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

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

2.12 Maßnahmen vor Ablassen einer Zugfahrt bei ausgeschalteter Oberleitung

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

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

Der Fdl

- hält den Zug an,
- befragt den Tf.

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

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

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

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

2.13 Störung der Sicherungstechnik oder der Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung

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

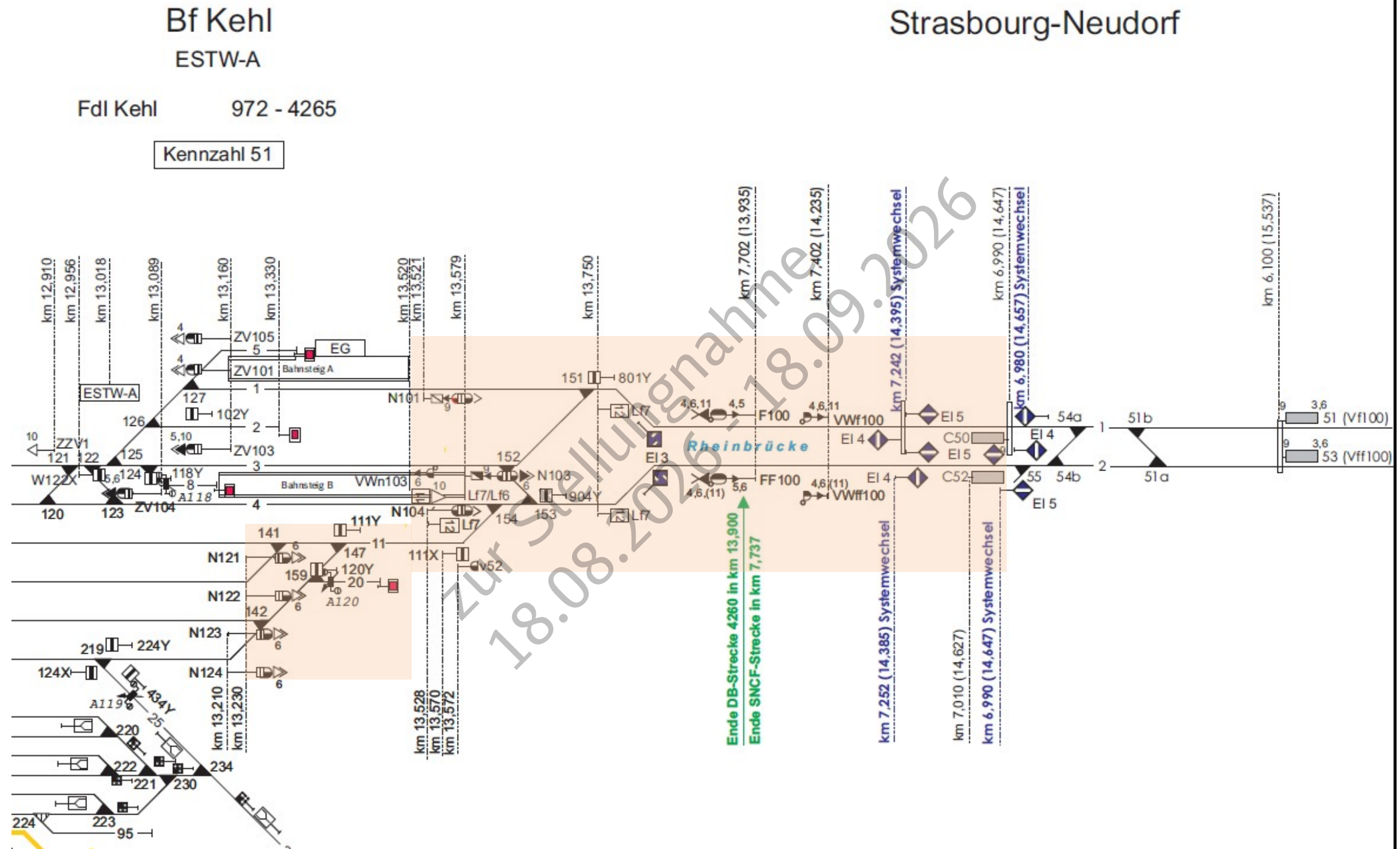
Jedes EVU trifft die für das jeweilige Netz vorgesehenen Maßnahmen.

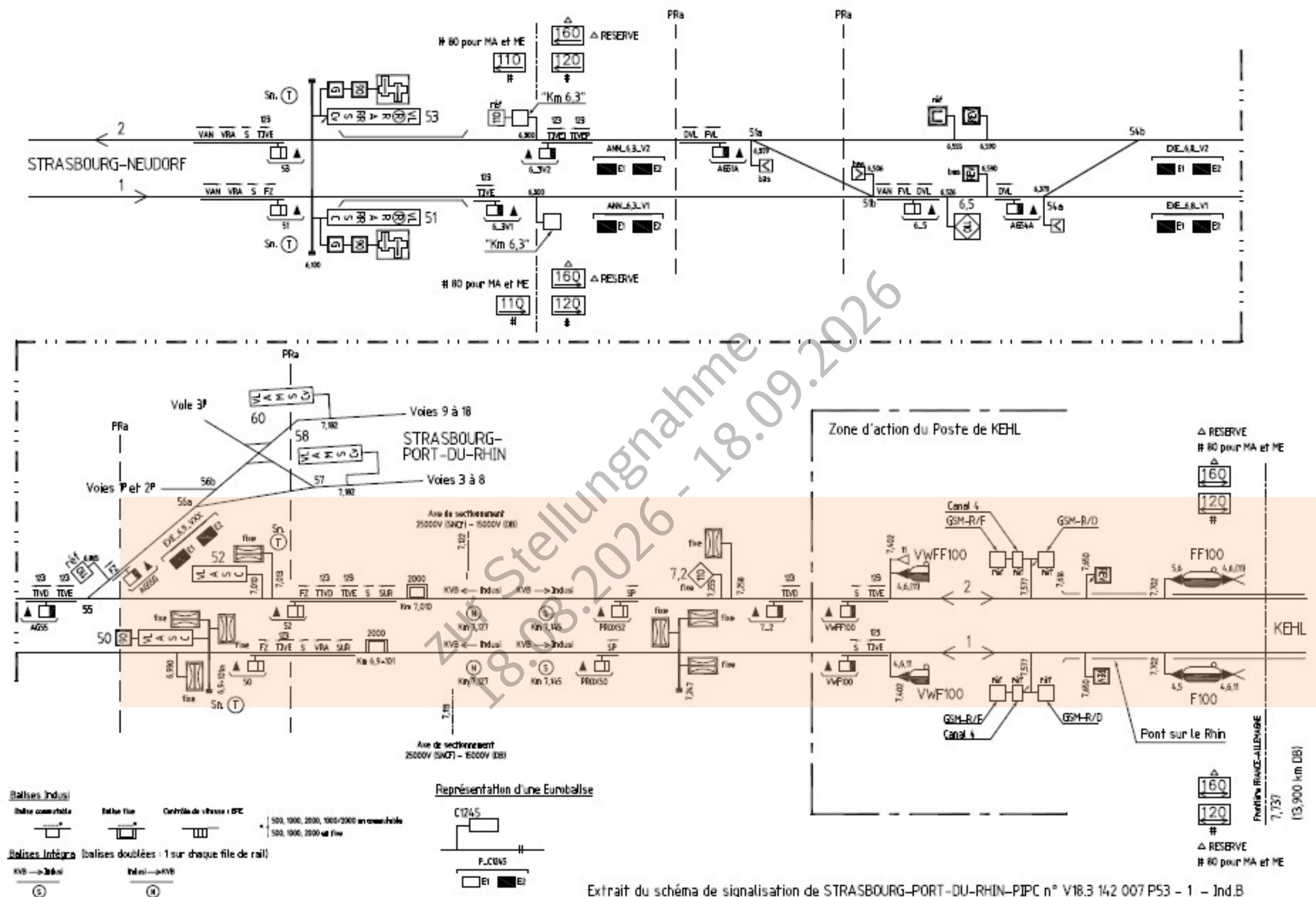
Anlage 1

Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

Etendue de la section frontière
Ausdehnung der Grenzstrecke

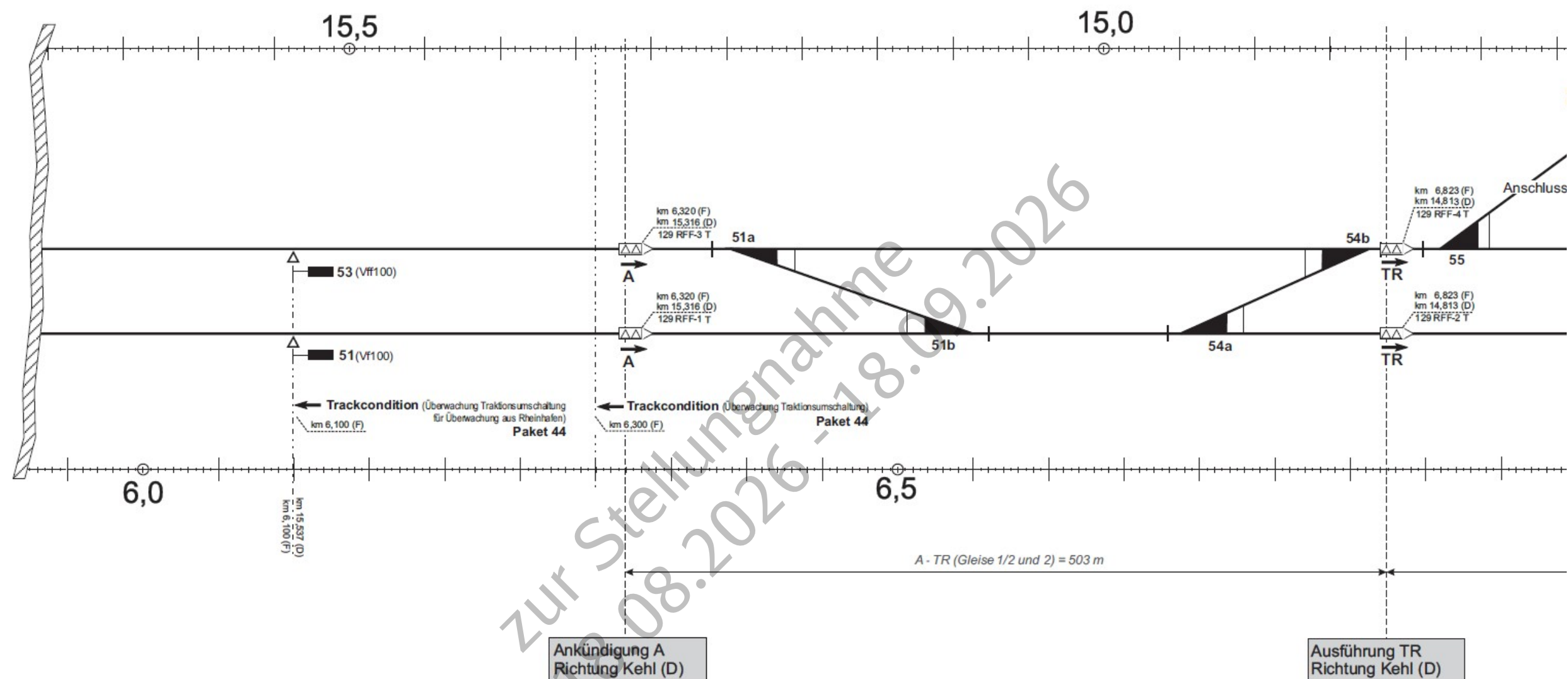


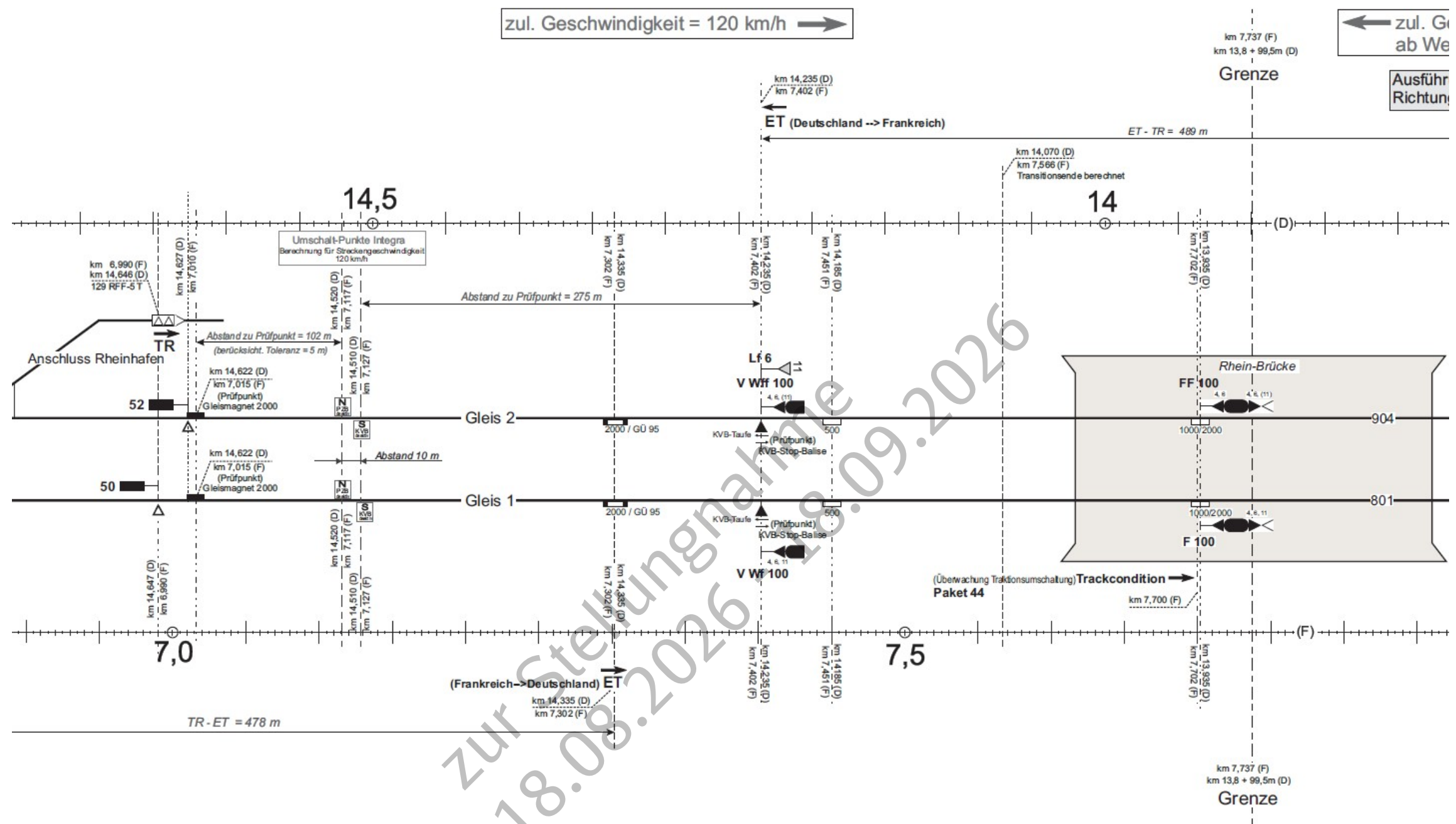


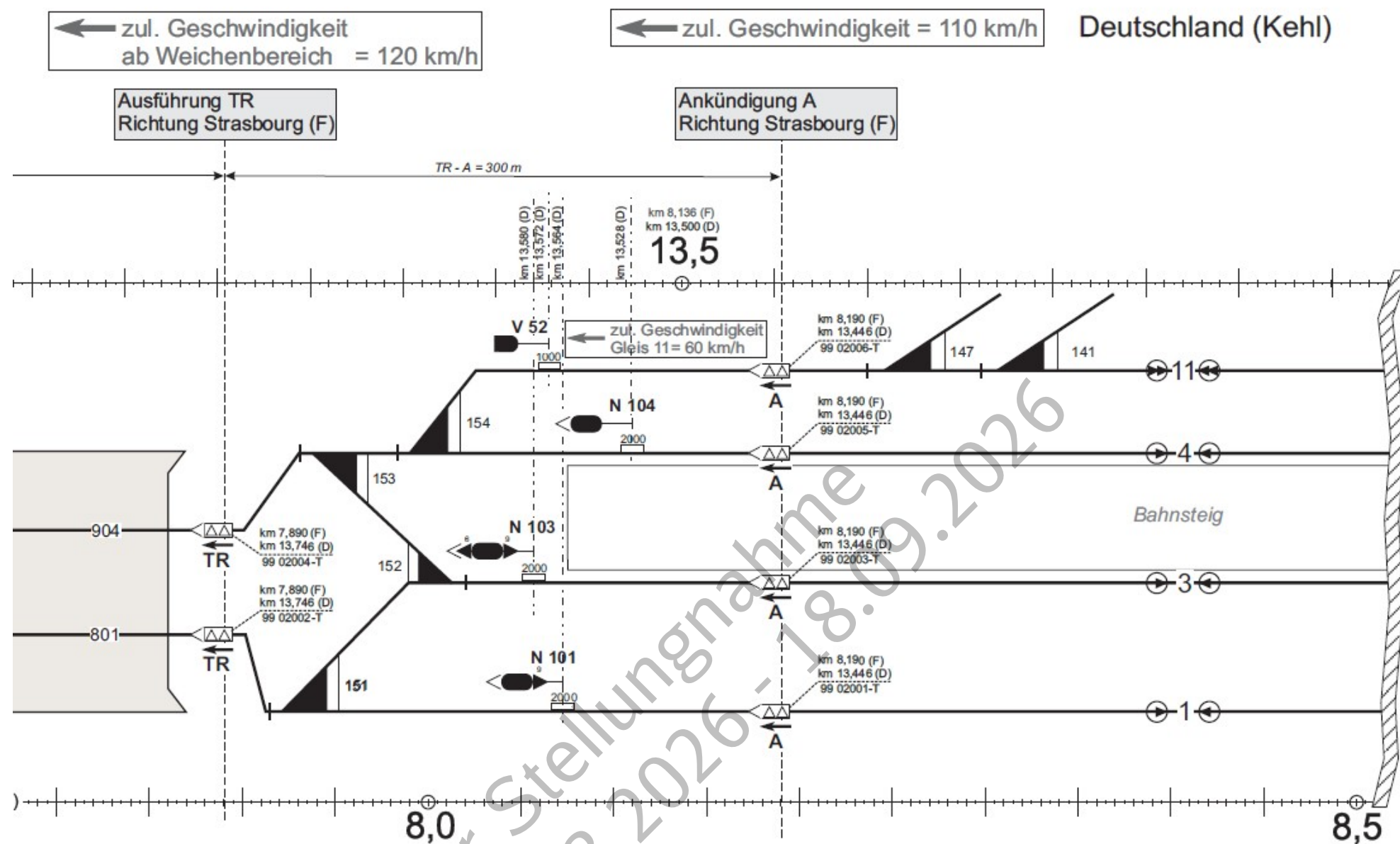
Anlage 2

Plan der Grenzstrecke Strasbourg-Neudorf – Kehl mit Eurobalisen

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026







Anlage 3

bleibt frei

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

Anlage 4

Zweisprachiger DB-Befehl

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

Befehle 1 - 9

A Zugnummer

C Standort des Zuges

von

E Anzahl der Vordrucke

D Standort des Anweisenden

1 ☐ Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal☐ darf vorbeifahren am EOA/Signal

1.10

1.11.1 km / 1.11.2 Signal, Zugmeldestelle

und

1.12.1 km / 1.12.2 Signal, Zugmeldestelle

☐ ist vom Fahren auf Sicht befreit

x.25

und

1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle

☐ Zusätzliche
Anweisungen

x.95

x.96 [Freitext]

2 ☐ Weiterfahren nach TR / Weiterfahren nach Vorbeifahrt☐ darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrerlaubnis empfangen

2.10 wurde

☐ ist vom Fahren auf Sicht befreit

x.25

☐ Zusätzliche
Anweisungen

x.95

x.96 [Freitext]

3 ☐ Verbleiben im Stillstand☐ Verbleiben im Stillstand

3.10

☐ "Fahrt beenden" durchführen

3.15

☐ Vorhandene ETCS-Fahrerlaubnis löschen

3.20

4 ☐ Widerruf eines Befehls☐ Befehl

4.10

4.11 eindeutige Kennung

wird widerrufen

5 ☐ Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung☐ Geschwindigkeitsbeschränkung

x.41

zwischen/in

x.42.1 km/h

x.43 Zugmeldestelle

und

☐ x.44 Zugmeldestelle

x.95

x.96 [Freitext]

von

x.47.1 km / x.47.2 Signal

bis

x.48.1 km / x.48.2 Signal

6 ☐ Fahren auf Sicht☐ Fahren auf Sicht [und] ☐ Geschwindigkeitsbeschränkung

6.40

x.41

x.42.1 km/h

zwischen/in

x.43 Zugmeldestelle

und

x.44 Zugmeldestelle

von

x.47.1 km / x.47.2 Signal

bis

x.48.1 km / x.48.2 Signal

☐ Strecke aus folgendem

x.90

Grund prüfen

x.91 [Freitext]

Ergebnis melden an

x.92 [Freitext]

☐ Zusätzliche
Anweisungen

x.95

x.96 [Freitext]

7 ☐ Starten in SR☐ darf in SR starten

7.10

☐ darf vorbeifahren am EOA

7.20

7.21 Signal, Zugmeldestelle

☐ ist vom Fahren auf Sicht befreit

x.25

8 ☐ BÜ sichern☐ muss halten vor BÜ zwischen/in

8.50

x.43 Zugmeldestelle

und

x.44 Zugmeldestelle

in

8.51.1 km

und

8.52.1 km

und

8.53.1 km

und

8.54.1 km

und

8.55.1 km

und

8.56.1 km

und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist

9 ☐ Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung☐ Eingeschränkte Fahrstromversorgung zwischen/in

9.40

x.43 Zugmeldestelle

und

x.44 Zugmeldestelle

von

x.47.1 km / x.47.2 Signal

bis

x.48.1 km / x.48.2 Signal

Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert

9.67

☐ ja [oder]

9.68

☐ nein

9.67

☐ Fahren mit gesenktem Stromabnehmer

9.70

☐ Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter

9.75

V Name Triebfahrzeugführer

B Datum

Y Uhrzeit

W Name Anweisender

Z Eindeutige Kennung

Grund Nr.	Anlass	v in km/h	Grund Nr.	Anlass	v in km/h
10	Gleis kann besetzt sein	FaS	29	Mängel am Oberbau	)*
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis	FaS	30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis)	FaS
12	Fahrzeuge im Gleis	FaS	31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdbeben, Sturmschäden etc.)	FaS
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs	FaS	32	Verdacht auf Eisapfen im Tunnel	FaS
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis	30	33	PZB-Streckeneinrichtung gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung)	50
15	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	20	34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen	50
16	Kein Durchrutschweg	30	35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert	5
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit	50	36	Heißläuferortungsanlage / Festbremsortungsanlage gestört	200
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren	40	37	Warnung von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich	)*
19	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert	20	38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert	FaS
20	Spurrillen nicht von Eis und Schnee befreit	30	39	Engstelle für Lü-Sendungen	10
21	Reisendenübergang nicht gesichert	5	40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen	)*
22	Bauarbeiten	)*	41	Spitzensignal unvollständig	40
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis	FaS	42	Windwarnung	80
24	Zustand nach Bauarbeiten	)*	43	Schwungfahrabschnitt	140
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt	FaS			
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber La	)*			
27	Beschäftigte im gesperrten Gleis	20 FaS			
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau	25 FaS			

FaS = Auftrag zum Fahren auf Sicht

)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

V408.0411V01/408.2411V01

A Zugnummer	C Standort des Zuges / Standort der Rangierabteilung
von	
E Anzahl der Vordrucke	D Standort des Anweisenden

24 ☐ Zurückkehrende Fahrten	
☐ fährt [oder]	☐ schiebt nach von in Richtung
24.11	24.12 24.13 Zugmeldestelle
bis und kehrt zurück	
24.14 Zugmeldestelle	24.15 km / 24.16 Signal
☐ Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis	☐ Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis
24.20	24.30

25.30	25.31 km	25.32 Bf / 25.33 Bft	25.34
26 ☐ Halten auf dem Gegengleis			
☐ muss auf dem Gegengleis halten	☐ vor Signal Ne 1	[oder]	☐ in Höhe des
26.10	26.11	26.12	26.13 Signal
in des/der			
26.14 km	26.15 Zugmeldestelle		

28 ☐ Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart			
☐ muss ETCS-Level wählen	☐ muss ETCS-Betriebsart wählen		
28.10	28.11 ETCS-Level	28.20	28.21 ETCS-Betriebsart

29 ☐ Weiterfahrt signalgeführt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h	
☐ darf signalgeführt weiterfahren 29.10	☐ muss 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren 29.20
☐ muss bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren 29.30	

31 Rangieren über Ra 10 oder Einfahrweiche

☐ darf im ☐ auf Einfahrgleis aus Richtung

31.10 31.11 Bf / 31.12 Bft

☐ über ☐ Signal Ra 10 [oder] ☐ Einfahrweiche

31.13 Zugmeldestelle 31.14

☐ hinaus bis ☐ rangieren

31.16 Nr. Einfahrweiche 31.17 Uhrzeit

32 ☐ Anhalten

☐ muss anhalten vor

32 10 32 11 Stelle vor der anzuhalten ist

33	☐ gestörte LZB-Bk/ETCS-Bk	
33.10	☐ muss bis zur gestörten LZB-Bk/ETCS-Bk mit höchstens der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit fahren und dort auch bei LZB-Fahrt/ETCS-Fahrerlaubnis anhalten	33.11 LZB-Bk / 33.12 ETCS-Bk

34 ☐ VMZ einstellen

☐ muss VMZ von bis einstellen

95 ☐ Zusätzliche Anweisungen

☐	muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben
95.40	

☐ PZB in/am		☐ ständig wirksam	☐ unwirksam
95.50	95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle	95.53	95.54

☐ muss folgende Anweisungen beachten

95.96 [Freitext]		
V	Name Triebfahrzeugführer	B Datum
Y	Uhrzeit	
W	Name Anweisender	Z Eindeutige Kennung

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026