



SNCF Réseau
EIC Lorraine Champagne Ardenne (EIC LORCA)
14, Viaduc JF Kennedy
F-54052 Nancy Cedex

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

**-Auszug für Eisenbahnverkehrsunternehmen-
Gemeinsame Vereinbarung über die Besonderheiten
auf der Grenzstrecke**

Sarreguemines - Hanweiler

zwischen SNCF RESEAU UND DB InfraGo AG

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

Sarreguemines - Hanweiler

entre SNCF RESEAU et DB InfraGO AG

Version 1 vom / du : 23.07.2026

Gültig ab / Applicable à partir du : 13.12.2026

Geschäftsführende Stellen

Services dirigeants responsables

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

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

Verteiler Deutschland: Distribution allemande	Verteiler Frankreich: Distribution française
Zentrale Eisenbahnbetriebsverfahren 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	Eingearbeitet (Nz.)
01	Neuherausgabe mit Digitaler Befehl	13.12.2026	Karmann

Rectificatifs

N°		Date d'application
01	Neuherausgabe mit Digitaler Befehl	13.12.2026

DB InfraGO AG

Fahrweg Südwest
Netz Saarbrücken
Am Hauptbahnhof 4

D-66111 Saarbrücken

Saarbrücken, den :

gez. i. A. Kristina KARMANN

.....

gez. i. A. André ALTENKIRCH
Stv. Leiter Betrieb

.....

.....

SNCF Réseau

Direction de la Zone de Production
Nord Est Normandie
21, Rue d'Alsace

75010 PARIS

Paris, le :

Pierre GENIN
Responsable Sécurité DZP NEN

.....

Frédéric CHANTRE ZP NEN

.....

.....

INHALTSVERZEICHNIS / SOMMAIRE

1	Allgemeines	6
1.1	Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung.....	6
1.2	Inhalt.....	6
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	11
2.3.1	Konventionelle Transition KVB / PZB.....	11
2.3.2	Eurobalisen für die automatische Transition (Balise B Transition)	11
2.3.3	Störungen	11
2.4	Kommunikationseinrichtungen.....	12
2.5	Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke	13
2.6	Elektrischer Zugbetrieb	13
2.7	Bahnübergänge (BÜ).....	14
2.8	Änderung von technischen Einrichtungen.....	14
2.9	Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten	14
3.	Trassenmanagement.....	15
3.1	Grundsätze.....	15
3.2	Trassenanmeldung	15
3.3	Änderung und Streichung von Trassen	15
4	Regelungen für Züge.....	16
4.1	Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen, Traktion.....	16
4.2	Signale an Zügen	16
4.3	Zulässige Geschwindigkeit	16
4.4	Einstellen von Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit	17
4.5	Beförderung gefährlicher Güter	17
4.6	Ausfall von Zügen	17
4.7	Fahrten, bei denen das zuverlässige Funktionieren der Gleisfreimeldeanlagen nicht sichergestellt ist.....	17
5.	Fahrdienst auf den Betriebsstellen.....	18
5.1	Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern.....	18
5.2	Durchführung der Zugmeldungen.....	18
5.3	Befehle, Instruction Nationale (IN).....	18
5.3	Gefährliche Ereignisse	19
5.4	Hilfeleistung.....	20
5.5	Gleisperrung.....	20
5.6	Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl	21
5.7	Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz.....	21
6.	Außergewöhnliche Transporte (aT)	22
6.1	Grundsätze.....	22
6.2	Zweisprachiger Vordruck	22
6.3	Einstellgenehmigung für aT	23
7.	Rangieren.....	24
7.1	Grundsätze.....	24

Anlage 1 Übersichtsplan über die Grenzstrecke.....	
Anlage 2 Plan der KVB / PZB/ / EUROBALISEN.....	26
Anlage 3a Befehl derDB(deutsch/französisch).....	27
Anlage 3b IN 37 (zweisprachig) der SNCF Réseau	30
Anlage 4 Vordruck „Anforderung von Hilfe“ (zweisprachig)	32
Anlage 5 bleibt frei.....	36
Anlage 6 GSM-R bleibt frei	37
Anlage 7 Glossar	38
Fiche d'identification.....	39

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

1 Allgemeines

1.1 Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung

(...)

1.2 Inhalt

Bei der Nutzungsvorgabe für Eisenbahnverkehrsunternehmen handelt es sich um einen Auszug aus der Grenzbetriebsvereinbarung. Textpassagen, welche im Dokument mit (...) gekennzeichnet sind, haben für Eisenbahnverkehrsunternehmen inhaltlich keine Bedeutung.

Die gemeinsame Regelung bestimmt die örtlichen Besonderheiten auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Hanweiler-Bad Rilchingen (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 soweit 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 (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 408.0056) 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 Fahrweg Südwest 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 beigelegt.
- (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 Zuglänge...) 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.

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

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.

Umschaltunkte 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

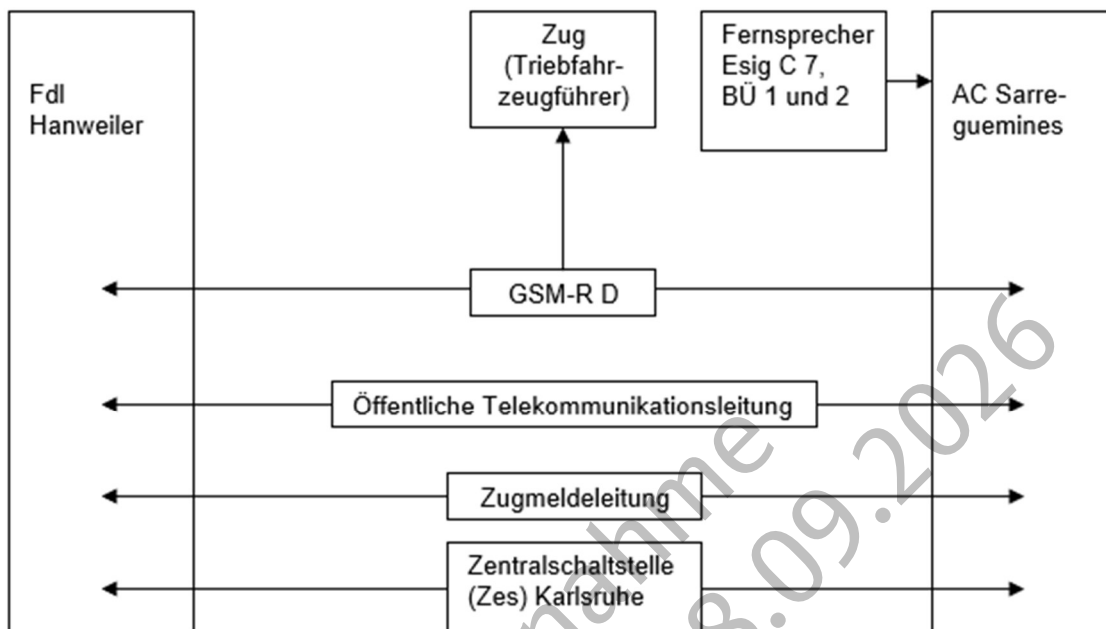
benachrichtigt der Tf den Fdl Sarreguemines, der das im Dokument mit dem Titel "Traitement et suivi des défaillances du KVB" (Behandlung und Verfolgung von KVB-Störungen) vorgesehene Verfahren anwendet.

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 Fdl 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 gesteuert. Der FdI 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) (...)

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 Vollschraken und verfügt zusätzlich über eine Fußgänger-Signalanlage mit 2 Piktogrammen, die bei Annäherung und Vorbeifahrt einer Zugfahrt leuchten.

(...)

2.8 Änderung von technischen Einrichtungen

(...)

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“)

(...)

3. Trassenmanagement

3.1 Grundsätze

(...)

Auf der Grenzstrecke wird nach Fahrplanunterlagen von DB InfraGO gefahren.

(...)

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.

(...)

4 Regelungen für Züge

4.1 Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen, Traktion

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.

(...)

5. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

5.1 Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern

(...)

5.2 Durchführung der Zugmeldungen

(...)

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.

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

Der deutsche Fdl Hanweiler nutzt grundsätzlich den digitalen Befehl.
Ist dies aufgrund einer Störung nicht möglich oder wenn der Tf den Befehl fernmündlich übermittelt bekommen möchte, verwendet der deutsche Fdl Hanweiler den zweisprachigen Vordruck „DB-Befehl“ aus der entsprechenden Anlage der jeweiligen Grenzvereinbarung.

Der Fdl Sarreguemines übermittelt dem Tf Befehle ausschließlich durch Aushändigen, GSM-R oder Telefon, wobei der entsprechende zweisprachige Befehl gemäß der entsprechenden Anlage der jeweiligen Grenzvereinbarung ausgefüllt wird

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. »

(...)

5.5 Hilfeleistung

Für Befehle der DB und IN 37

1) Anforderung von Hilfe

Regelungen für Tf	Regelungen für Fdl
Übermittelt eine Anforderung von Hilfe - im französischen Bereich unter Verwendung des zweisprachigen Vordrucks (Vorlage siehe Anlage 4) - über Fernsprecher, Zugfunk GSM-R D oder andere geeignete Mittel an den Fdl desjenigen ELU, 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 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.

(...)

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);

(...)

5.6 Gleisperrung

(...)

5.7 Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl

(...)

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 Infrastruktur 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 Infrastruktur vorgesehenen Maßnahmen.

(...)

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

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

(...)

6.3 Einstellgenehmigung 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.

(...)

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

7. Rangieren

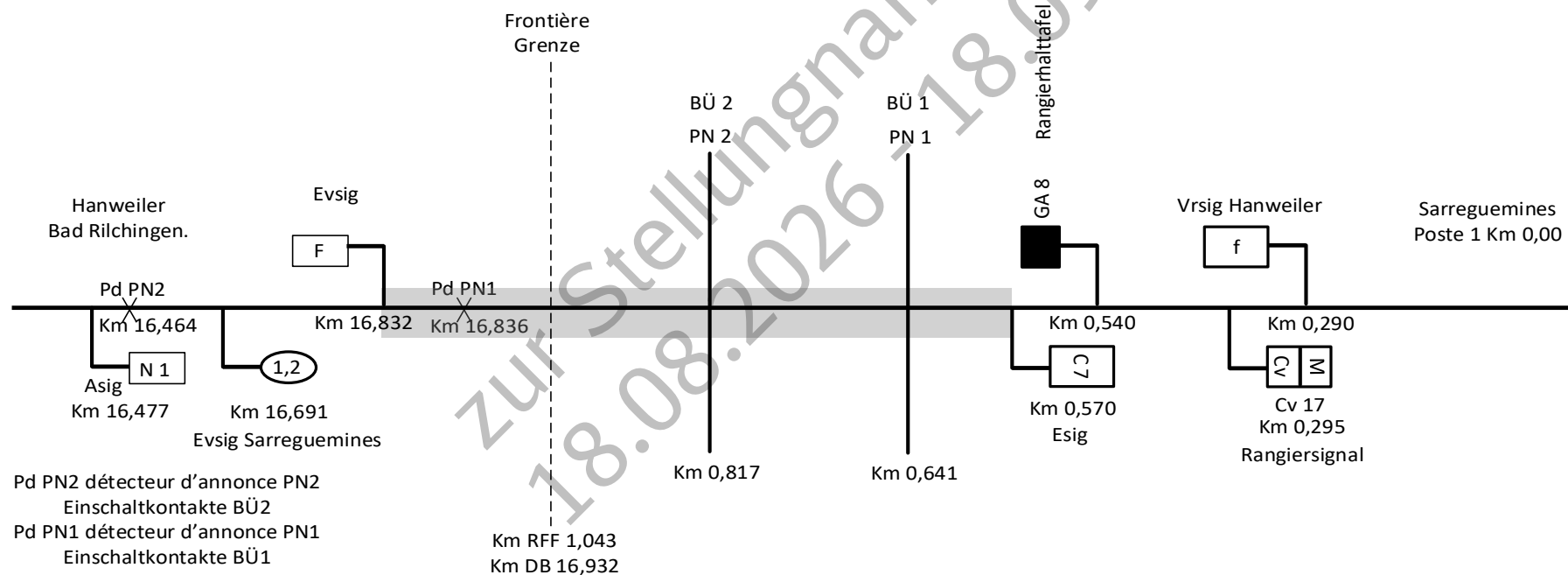
7.1 Grundsätze

- (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.
- (....)

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

Anlage 1 Übersichtsplan über die Grenzstrecke

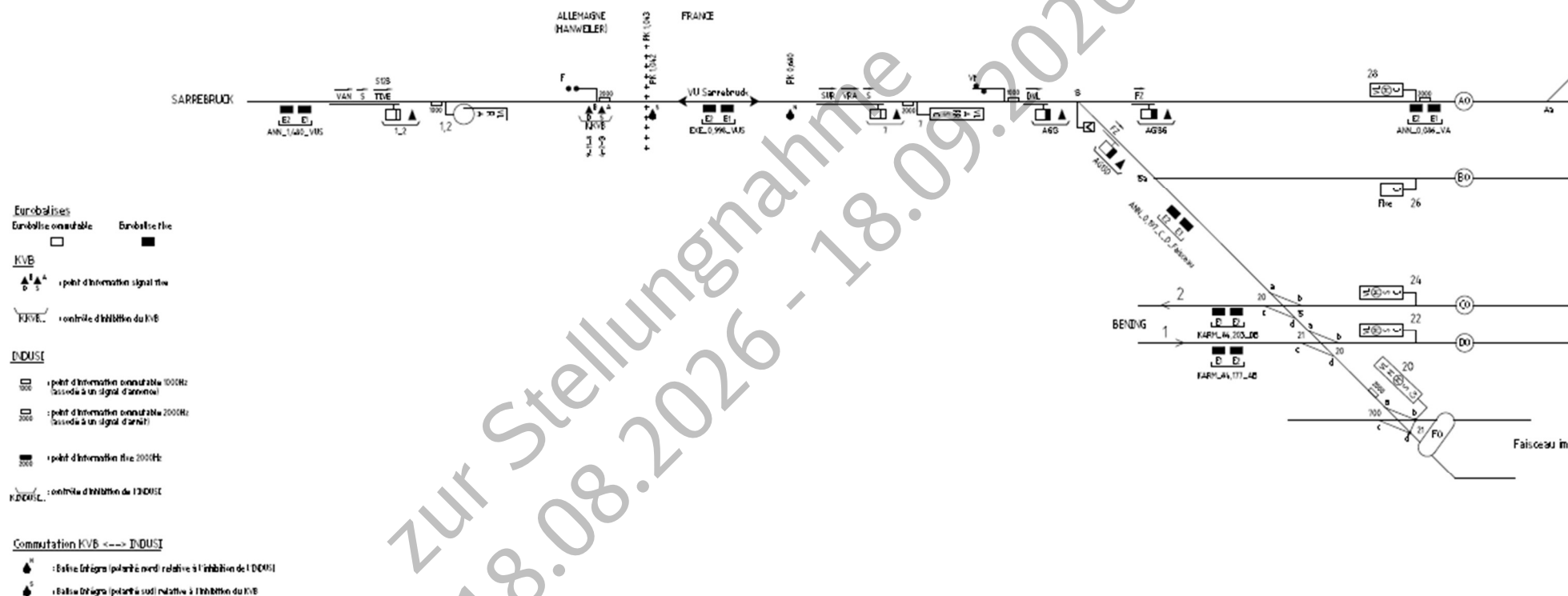
Annexe 1 Plan de la section frontière



Anlage 2 Plan der KVB / PZB / EUROBALISEN

Annexe 2 Schema d'implantation des balises KVB / PZB / EUROBALISE

--	--	--



Anlage 3a Befehl derDB(deutsch/französisch)

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

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

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 Vorfahrt am EOA / Vorfahrt am Signal Autorisation de franchir un EOA / Signal

1.10 darf vorbefeahren 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

1.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit und et
x.25 est dispensé de marcher à vue 1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle Signal, Poste
x.95 Zusätzliche Instructions complémentaires

x.96 [Freitext texte libre]

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

2.10 darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrerlaubnis empfangen wurde
Si aucune MA n'est reçue, est autorisé à poursuivre en mode SR
x.95 Zusätzliche Instructions complémentaires

x.96 [Freitext texte libre]

3 Verbleiben im Stillstand Obligation de rester à l'arrêt

3.10 Verbleiben im Stillstand 3.15 "Fahrt beenden" durchführen
3.20 Vorhandene ETCS-Fahrerlaubnis löschen
3.20 Supprimer la MA disponible

4 Widerruf eines Befehls Annulation d'une instruction

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

5 Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung Obligation de circuler à vitesse limitée

5.41 Geschwindigkeitsbeschränkung
x.41 Circular à une vitesse maximale de x.42.1 km/h
zwischen/in Entre / à
von de x.42.1 km/h bis à x.48.1 km / x.48.2 Signal
und et

x.44 Zugmeldestelle Localisation

x.95 Zusätzliche Instructions complémentaires

x.96 [Freitext texte libre]

6 Fahren auf Sicht Marcher à vue

6.40 Fahren auf Sicht [und et]
Geschwindigkeitsbeschränkung
Circular à une vitesse maximale de
zwischen/in Entre / à
x.43 Zugmeldestelle Localisation

x.44 Zugmeldestelle Localisation

x.90 Strecke aus folgendem Grund prüfen

x.92 Verifizieren Sie die Pässeur für die raison

x.93 [Freitext texte libre]

x.94 [Freitext texte libre]

x.95 Zusätzliche Instructions complémentaires

x.96 [Freitext texte libre]

7 Starten in SR Autorisation de se remettre en marche après préparation d'un mouvement
7.10 darf in SR starten Est autorisé à circular en SR
7.20 Est autorisé à franchir un EOA
7.21 Signal, Zugmeldestelle
Signal, localisation

8 BÜ sichern Sécuration d'un PN

8.50 muss halten vor BÜ zwischen/in
S'arrêter avant le PN entre / à
in à x.43 Zugmeldestelle Localisation
und et 8.51.1 km
und et 8.52.1 km
und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist
est autorisé à poursuivre la marche lorsque le/s PN
est / sont sécurisé/s

x.44 Zugmeldestelle Localisation

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

9.40 eingeschränkte Fahrstromversorgung zwischen/in
Restrictions d'alimentation électrique entre / à
x.43 Zugmeldestelle Localisation

9.44 Zugmeldestelle Localisation
Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert
La limitation de l'alimentation de courant est affichée
von de x.47.1 km / x.47.2 Signal à x.48.1 km / x.48.2 Signal
bis
ja oui oder ou 9.67
nein non 9.68

9.70 Fahren mit gesenktem Stromabnehmer
Circular avec pantographe abaissé
Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter
Circular avec disjoncteur ouvert

V Name Triebfahrzeugführer
Nom du conducteur

W Name Anweisender Nom de l'émetteur

B Datum Date

Y Uhrzeit Heure

Z Eindeutige Kennung Identification unique

Grundr. Nr.	Anlass Motif	v in km/h	Grund Nr.	Anlass Motif	v in km/h
29	Mangel am Oberbau defekt de la voie	a.S.	29	Mangel am Oberbau defekt de la voie	a.S.
30	Verdacht auf Überbau (auch im benachbarten Gleis) Présomption d'avarie caténaire (également sur la voie voisine)	a.S.	30	Verdacht auf Überbau (auch im benachbarten Gleis) Présomption d'avarie caténaire (également sur la voie voisine)	a.S.
31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdbeben, Sturmchaden etc.) Présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)	a.S.	31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdbeben, Sturmchaden etc.) Présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)	a.S.
32	Verdacht auf Entgleisen im Tunnel Présomption possible de dérailage dans le tunnel	a.S.	32	Verdacht auf Entgleisen im Tunnel Présomption possible de dérailage dans le tunnel	a.S.
33	P28-Strafeneinrichtung gestört Équipement P28 au sol en dérangement	50	33	P28-Strafeneinrichtung gestört Équipement P28 au sol en dérangement	50
34	Verdacht auf Überbau defekt de la voie	50	34	Verdacht auf Überbau defekt de la voie	50
35	Wache mit H773 ohne Sperrvorrichtung gestört Aiguille immobilisée manuellement sans cabestan	5	35	Wache mit H773 ohne Sperrvorrichtung gestört Aiguille immobilisée manuellement sans cabestan	5
36	Heißeinrichtung / Feuertrennungsgestört OBC / Détecteur de feu(s) défectueux	200	36	Heißeinrichtung / Feuertrennungsgestört OBC / Détecteur de feu(s) défectueux	200
37	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Information des voyageurs à quai impossible	j)*	37	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Information des voyageurs à quai impossible	j)*
38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Voyageurs non informés du changement de quai	a.S.	38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Voyageurs non informés du changement de quai	a.S.
39	Engstelle für Lo-Straßenbahn gebaut (nicht für Transporten vorgesehen) Engstelle pour Lo-Strassenbahn (non prévue pour transports exceptionnels)	10	39	Engstelle für Lo-Straßenbahn gebaut (nicht für Transporten vorgesehen) Engstelle pour Lo-Strassenbahn (non prévue pour transports exceptionnels)	10
40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schienenwagen Limitation de la charge admissible pour véhicules lourds	j)*	40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schienenwagen Limitation de la charge admissible pour véhicules lourds	j)*
41	Spitzensignal unvollständig signalisation d'avant incomplète	40	41	Spitzensignal unvollständig signalisation d'avant incomplète	40
42	Windwarnung aus de vents forts	80	42	Windwarnung aus de vents forts	80
43	Schwellenabschnitt zone de passage sur l'erre	140	43	Schwellenabschnitt zone de passage sur l'erre	140

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

j)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

V408.0411V01/408.2411V01

30 ☐ //

31 ☐ //

32 ☐ //

33 ☐ //

34 ☐ //

Downloaded from <http://ajph.org/> on November 10, 2014

95.40

☐ ☐ ☐

[illegible]

16

95.96 [Freitext texte libre]	
V	Name Tf Nom du conducteur
B	Datum Date
Y	Uhrzeit Heure
Z	Eindeutige Kennung Identification unique
W	Name Anweisender Nom de l'émetteur

V	Name Tf	Nom du conducteur	B	Datum	Date	Y	Uhrzeit	Heure
W	Name Anweisender	Nom de l'émetteur	Z	Eindeutige Kennung	Identification unique			

Anlage 3b IN 37 (zweisprachig) der SNCF Réseau

Annexe 3b IN 37(bilingue) de SNCF Réseau

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

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

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



Franchir fermé :

Am „Halt zeigenden“ vorbeifahren :



Le signal carré / Das „Signal Carré“

[ou] / [oder]



Le guidon d'arrêt / Der „Guidon d'arrêt“

[ou] / [oder]



Le TLC à damier / Das „TLC à damier“



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

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



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 / x. 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

Hilfeanforderung

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.

Demande DSEC			
A N° du train / N° de composition de manœuvre <i>Zugnummer / Nummer der Rangierabteilung</i>		C Localisation du train / de la composition de manœuvre <i>Position des Zuges / Position der Rangierabteilung</i>	
D1 Localisation du destinataire / Standort des Empfängers			
☐ Engin moteur / Triebfahrzeug 57.10	☐ Marchandises dangereuses / Gefahrgüter 57.15	☐ En détresse sur la voie liegen geblieben auf Gleis 57.20	
☐ Je demande le secours pour Ich fordere Hilfe an, wagen 57.45	☐ Motif / Grund 57.60		
☐ Circonstances particulières Besondere Verhältnisse 57.62			
☐ Je donne l'assurance que je ne me remettrai pas en marche de moi-même Ich bestätige, dass ich den Zug nicht von mir selbst aus bewegen werde 57.75			
OU / ODER			
☐ Deuxième partie de train Zurückgelassener Zugteil 57.110		☐ En détresse sur la voie liegen geblieben auf Gleis 57.120	
☐ Motif / Grund 57.160		☐ Circonstances particulières Besondere Verhältnisse 57.162	
☐ Je demande le secours pour Ich fordere Hilfe an, wagen 57.145			
☐ Retour en arrière nécessaire, Zurücksetzen erforderlich, 57.164			
☐ Wagon de secours nécessaire, Hilfszug erforderlich, 57.165			
☐ Crue de relevage nécessaire, Kranwagen erforderlich, 57.166			
☐ Autres moyens Sonstige Hilfsmittel 57.167			
E Date / Datum		F Heure / Uhrzeit	
Mode d'emploi / Ausfüllanleitung:			
- Cocher la case correspondante pour valider les instructions nécessaires / Zutreffende Kästchen wie folgt ankreuzen: ☒ - Dans les champs validés, compléter l'information sur les pointillés / In zutreffenden Feldern die Angaben auf den gepunkteten Linien eintragen: - En cas de plusieurs options pour l'information, supprimer les options non validées comme suit / Bei mehreren Optionen, die nicht zutreffenden Optionen wie folgt durchstreichen: x. 42.1 km / x-42.1-Gleis - 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			

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 Notfalleinsatzes 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.

Demande REMA

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

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

D1 Localisation du destinataire / Standort des Empfängers

☐ J'annule ma demande de secours transmise le
58.10 Ich annulliere meine übermittelte Hilfeanforderung, am

58.11.1 date / Datum

à / um

58.12.1 heure / Uhrzeit

☐ ET je demande l'autorisation de me remettre en marche
58.15 UND Ich beantrage die Erlaubnis zur Wiederaufnahme der Fahrt.

E Date / Datum

F Heure / Uhrzeit

NOTIFICATION REMA / BESTÄTIGUNG REMA

☐ Autorisation est donnée au conducteur du train
58.20 Erlaubnis für den Triebfahrzeugführer des Zuges

58.21.1 Numéro / Nummer

situé au / am

58.22.1 Km / 58.22.2 Signal / 58.22.3 Réponse

sur la voie / Gleis

58.23.1 Numéro / Nummer

de se remettre en marche
die Fahrt Wiederaufnahme

D2 Localisation de l'émetteur / Standort des Anweisenden

B2 Date / Datum

Y2 Heure / Uhrzeit

Z Identification unique / Eindeutige Kennung

Mode d'emploi / Ausfüllanleitung:

- Cocher la case correspondante pour valider les instructions nécessaires / Zutreffende Kästchen wie folgt ankreuzen : ☒
- Dans les champs validés, compléter l'information sur les pointillés / In zutreffenden Feldern die Angaben auf den gepunkteten Linien eintragen
- En cas de plusieurs options pour l'information, supprimer les options non validées comme suit / Bei mehreren Optionen, die nicht zutreffenden Optionen wie folgt durchstreichen :
x. 48.1 km / x. 48.2 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

Anlage 5 bleibt frei

Annexe 5 réservé

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

Anlage 6 GSM-R bleibt frei

Annexe 6 GSM-R réservé

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

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) Service Gestionnaire des Circulations (SGC)	EIU (Eisenbahninfrastrukturunternehmen)
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 - bahninternes TelefonInfraGO)
Transport Exceptionnel (TE)	außergewöhnlicher Transport (aT)

Fiche d'identification

Identification du texte

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

Approbation

Pour SNCF Réseau			
Rédacteurs		Vérificateur	
Jacky SIEBERING CORINT Pôle S EIC LORCA		Pierre GENIN Directeur Sécurité DZP NEN	
Marc MULLER RCSP UOC Lorraine Nord			
Approbateur		Administratrice	
Frédéric CHANTRE		Amandine EHLINGER Pôle S EIC LORCA	
DZP NEN			

Genehmigung

Pour DB InfraGO			
Rédacteur		Approbateur	
Kristina KARMANN Planung Betrieb		André ALTENKIRCH Stv. Leiter Betrieb Netz Saarbrücken	

Historique des éditions et des versions

Edition	Version	Date de version	Date d'application
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	