



Ril 302.2203 Z01

**Miejscowe porozumienie
graniczne**

zawarte między
DB Netz AG
Region Ost
Betrieb Netz Cottbus
oraz
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
(PKP PLK S.A.)
Zakład Linii Kolejowych w
Zielonej Górze
(zwanymi dalej stronami)
dla odcinka
eksploatowanego w ruchu
granicznym
Kostrzyn – Küstrin-Kietz

Wyciąg dla przewoźników

Ważne od 10. 12.2023

Örtliche Grenzvereinbarung

zwischen der
DB Netz AG
Region Ost
Betrieb Netz Cottbus
und der
PKP Polskie Linie Kolejowe
S.A. (PKP PLK S.A.)
Zakład Linii Kolejowych w
Zielonej Górze
(nachfolgend auch
Vertragspartner genannt)
für die
Grenzbetriebsstrecke
Küstrin-Kietz - Kostrzyn

*
*

Auszug für EVU

Gültig ab 10.12.2023

Fachautor: I.NBB 411; Sebald Stumm; Tel.: (069) 265 31628
Örtlich zuständige Geschäftsführung: I.NB-O-N-CS-P; Kai-Uwe Schiemenz; Tel.: +49 160 9745 4775

<u>Strony porozumienia</u>		<u>Vertragspartner</u>
Jednostka prowadząca	dla PKP PLK S.A.	Geschäftsführende Stelle
	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	für die PKP PLK S.A.
	Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze	
	Ul. Traugutta 10	
	65-025 Zielona Góra	
<u>Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych</u>		Stellv. Direktor Betrieb
<u>E-Mail</u>	slawomir.brozynski@plk-sa.pl	E-Mail
<u>Telefon</u>	+48 68 41 92 527	Telefon
		*
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Für die Infrastruktur zuständige Stelle
Naczelnik Działu	Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze	
<u>Eksploatacji i Infrastruktury Pasażerskiej</u>	Ul. Traugutta 10	
	65-025 Zielona Góra	
	Andrzej Pawelski	Leiter des Bereichs
<u>E-Mail</u>	andrzej.pawelski@plk-sa.pl	E-Mail
<u>Telefon</u>	+48 68 41 92 527	Telefon
		*
pracownik odpowiedzialny za MPG	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	zuständige Stelle für die ÖGV
	Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze	
	Ul. Traugutta 10	
	65-025 Zielona Góra	
	Anna Gąsiorek	
<u>E-Mail</u>	anna.gasiorek@plk-sa.pl	E-Mail
<u>Telefon</u>	+48 68 41 92 235	Telefon
		*
Jednostka prowadząca	dla DB Netz AG	Geschäftsführende Stelle
		für die DB Netz AG
<u>Kierownik działu</u>		Leiterin des Bereichs
<u>E-Mail</u>	Susanne.Lewandowsky@deutschebahn.com	E-Mail
<u>Telefon</u>	+49-355-44-2378	Telefon
		*
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	DB Netz AG	Für die Infrastruktur zuständige Stelle
	Region Ost	
	Betrieb Netz Cottbus I.NB-O-N-CS- B04	
	Briesener Str. 6	
	15230 Frankfurt (Oder)	
<u>Kierownik działu</u>	Ramona Hermann	Bezirksleiterin
<u>E-Mail</u>	Ramona.Hermann@deutschebahn.com	E-Mail
<u>Telefon</u>	+49 152 3755 4333	Telefon
		*
Miejsce opracowania	DB Netz AG	örtlich zuständige Geschäftsführung
	Region Ost	
	Betrieb Netz Cottbus I.NB-O-N-CS	
	Vetschauer Straße 65	
	03048 Cottbus	
Autor	Kai-Uwe Schiemenz	
<u>E-Mail</u>	Kai-Uwe.Schiemenz@deutschebahn.com	E-Mail
<u>Telefon</u>	+49 160 9745 4775	Telefon
		*

Do użytku na stanowisku pracy

Anwender

(...)

(...)

MPG Kostrzyn - Küstrin-Kietz należy udostępnić w koniecznym zakresie:
 - pracownikom KPI wykonującym zadania w obszarze prowadzeniu ruchu kolejowego,
 - pracownikom KPI sporządzającym regulamin techniczny, rozkłady jazdy, regulaminy tymczasowe prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót,
 - pracownikom uczestniczącym w planowaniu, realizacji lub nadzorze ruchu kolejowego i utrzymania;
 - instruktorom ruchu kolejowego.

Die ÖGV Küstrin-Kietz - Kostrzyn ist:
 - Mitarbeitern der EIU, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
 - Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne oder Beta aufstellen;
 - Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und in der Instandhaltung und
 - den Lehrkräften für den Bahnbetrieb
 zugänglich zu machen.

*

	Spis treści	Inhaltsverzeichnis	Seite strona
	Wykaz skrótów	Abkürzungsverzeichnis	5
	Zmiany i uzupełnienia	Nachweis der Aktualisierungen	6
1.	Zakres obowiązywania	Geltungsbereich	7
1.1.	Podstawa prawna	Rechtsgrundlagen	7
1.2.	Postanowienia ogólne	Allgemeine Bestimmungen	7
1.3.	Określenie pojęć	Begriffsbestimmungen	8
2	Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI	Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU	10
	(...)	(...)	
2.4.3	Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej	Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern	10
2.4.4	Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi	Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen	10
3.	Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów	Infrastrukturdaten, Fahrpläne	10
	(...)	(...)	
3.2	Rozkład jazdy	Fahrpläne	10
	(...)	(...)	
3.2.2.	Sieciowy (roczny) rozkład jazdy pociągów	Netzfahrplan	10
3.2.3.	Indywidualny rozkład jazdy pociągów	Gelegenheitsverkehr	11
3.3	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych	Außergewöhnliche Sendungen	11
3.3.1.	Ogólne postanowienia eksploatacyjne	allgemeine betriebliche Bestimmungen	11
3.3.2.	Miejscowe postanowienia eksploatacyjne	Örtliche betriebliche Bestimmungen	12
	(...)	(...)	
5.	Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji	Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge	15
5.1	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke	15
	(...)	(...)	

*

5.1.3.	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke	15
5.2	Stacje zmiany systemu	Systemwechselbahnhöfe	19
5.2.1.	Stacja Küstrin-Kietz	Bahnhof Küstrin-Kietz	19
5.2.2.	Stacja Kostrzyn	Bahnhof Kostrzyn	21
	(...)	(...)	
6.	Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej	Angaben zum Netzzugang	23
6.1	Stosowane przepisy i wytyczne	Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien	23
6.2	Zasady akceptacji taboru kolejowego	Anforderungen an Fahrzeuge	23
6.3	Proces akceptacji pracowników przewoźnika - język stosowany w komunikacji pomiędzy pracownikami KPP i KPI	Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU - Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU	24
6.3.1	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB Netz AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB Netz AG	24
6.3.2	. Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.	25
6.4	Wyciąg z ogólnodostępnych przepisów operacyjno-technicznych zawartych w regulaminach sieci NBN.	Auszug zu den Regelungen des öffentlichen, betrieblich-technischen Regelwerks der Nutzungsbedingungen Netz.	26 *
7.	Uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S. A. i DB Netz AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB Netz AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen	30
7.1	Przepisy ruchu	Betriebsvorschriften	30
7.2.	Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania	Betriebliche Vorgaben zur Transition	42
7.2.1	Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów	Transition der Zugsicherungssysteme	42
7.2.2	Przełączanie radiołączności pociągowej	Transition der Zugfunksysteme	43
	(...)	(...)	
9.	Postanowienia końcowe	Schlussbestimmungen	45
10	Załączniki	Anhänge	46
10.1.1.	Rozkazy G2-14 pl/d	Befehl G 1-14 302.2000V01	47
10.1.2.	Rozkazy G14.1-14.35 pl/d	Befehl G 14.1-14.35 302.2000V02	49
10.1.3.	Załącznik językowy do rozkazu G14 pl/d	Wortlautbeiblatt 302.2000V03	50
	(...)	(...)	

Wykaz skrótów		Abkürzungsverzeichnis	
Begriff polnisch	Abkürzung polnisch	Begriff deutsch	Abkürzung deutsch
Dyżurny ruchu	dr	Fahrdienstleiter	Fdl
Indywidualny rozkład jazdy	IRJ	Fahrplan für Gelegenheitsverkehr	-
Zarządca infrastruktury	KPI	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	EIU
Przewoźnik kolejowy	KPP	Eisenbahnverkehrsunternehmen	EVU
Maszynista	masz.	Triebfahrzeugführer	Tf
Miejscowe Porozumienia Graniczne	MPG	Örtliche Grenzvereinbarungen	ÖGV
Przejazd kolejowo-drogowy	pk	Bahnübergang	BÜ
Polski numer zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	PNZ	Polnische Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr	PNZ
Numer procesowy studium wykonalności przewozu przesyłki nadzwyczajnej w DB Netz AG.	Bza	Bearbeitungsnummer der Machbarkeitsstudie aT der DB Netz AG	Bza
Pociąg	poc.	Zug	Z
Posterunek zapowiadawczy	pzap.	Zugmeldestelle	Zmst
Punktowe urządzenia oddziaływania pociągu	PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB
Samoczynne hamowanie pociągu	SHP	System der selbsttätigen Zugbremsung	SHP
Rozjazd	R	Weiche	W
Semafor drogowskazowy	Sdr.	Zwischensignal	Zsig
Semafor wjazdowy	Swj.	Einfahrsignal	Esig
Semafor wyjazdowy	Swy.	Ausfahrsignal	Asig
Stacja		Bahnhof	Bf
Stacja towarowa		Güterbahnhof	Gbf
Sygnaly zamknięcia torów	Z	Sperrsignal	Sperrsig
Sygnal zastępczy	Sz	Ersatzsignal	-
Wagon	wag.	Wagen	Wg
Wykaz Ostrzeżeń Stałych (WOS)	Dod. 2	Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS)	Dod. 2
Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia	BIOZ	Sicherungsplan	-
Wykaz tymczasowych ograniczeń prędkości i innych szczegółów	La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten	La
Wykolejnica	Wk	Gleissperre	Gs
Regulamin sieci DB Netz AG	NBN	Nutzungsbedingungen Netz der DB Netz AG	NBN
Linia Potrzeb Nietrakcyjnych	LPN	Energieanlagen 50 Hz	
Szafa aparatuwo-zasilająca	SAZ	Gerät und Stromversorgungsschrank	
Sterowanie ruchem kolejowym	srk	Leit- und Sicherungstechnik	LST
Detekcja Stanów Awaryjnych Taboru	DSAT	Ortungsanlagen für kritische Zustände an Fahrzeugen	HOA FBOA

*

*

*

*

Zmiany i uzupełnienia			Nachweis der Aktualisierungen	
Lp.	Dotyczy	Obowiązuje od	Poprawka wprowadzona dnia	przez
Lfd Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Berichtigung eingearbeitet	
			am	durch

1. Zakres obowiązywania

1.1. Podstawa prawna

Niniejsze MPG Kostrzyn – Küstrin-Kietz jest uzgadniane między stronami na podstawie:

- Umowy między Republiką Federalną Niemiec a Rzeczpospolitą Polską o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową, z dnia 14 listopada 2012r.;

- Umowy pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a DB Netz AG o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej (umowa o powiązaniu infrastruktury – IVV) z dnia 22.września 2022r.;

- Umowy między Republiką Federalną Niemiec a Rzeczpospolitą Polską o budowie i utrzymaniu granicznych obiektów mostowych w ciągu federalnych linii kolejowych w Republice Federalnej Niemiec i w ciągu linii kolejowych o znaczeniu państwowym w Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 26 lutego 2008 r. z późniejszymi zmianami.

1.2. Postanowienia ogólne

W kolejowym ruchu transgranicznym obowiązują między Umawiającymi się Stronami przepisy prawne państwa, na terytorium którego znajduje się infrastruktura kolejowa i zbiór przepisów Umawiającej się Strony, której infrastruktura jest użytkowana.

Uwzględniając powyższe, w MPG dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Kostrzyn – Küstrin-Kietz można dopuszczać odstępstwa oraz uzupełnienia.

Dodatkowo, KPI określają w MPG Kostrzyn – Küstrin-Kietz organizację prac dla przygotowania i prowadzenia ruchu kolejowego na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym.

(...)

MPG Kostrzyn – Küstrin-Kietz ustala zasady prowadzenia ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym tak, by jazdy pociągów z jednego obszaru prowadzenia ruchu w drugi odbywały się w sposób bezpieczny i bez zakłóceń.

1. Geltungsbereich

1.1. Rechtsgrundlage

Die vorliegende ÖGV Küstrin-Kietz - Kostrzyn wird zwischen den oben aufgeführten Vertragspartnern auf Grundlage des:

- Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs über die deutsch-polnische Staatsgrenze, vom 14.11.2012;

- Vertrages zwischen DB Netz AG und PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. über die Zusammenarbeit der Eisenbahninfrastrukturbetreiber (Infrastrukturverknüpfungsvertrag – IVV) vom 22.09.2022;

- Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über den Bau und die Instandhaltung von Grenzbrücken in der Bunderepublik Deutschland im Zuge von Schienenwegen des Bundes, in der Republik Polen im Zuge von Eisenbahnstrecken mit staatlicher Bedeutung vom 26.02.2008, einschließlich Notifikation

abgeschlossen.

1.2. Allgemeine Bestimmungen

Für den grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb zwischen den Vertragspartnern gelten die Rechtsvorschriften des jeweiligen Staates, auf dessen Hoheitsgebiet sich die Eisenbahninfrastruktur befindet und das Regelwerk des Vertragspartners dessen Infrastruktur genutzt wird.

Darauf aufbauend kann die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz - Kostrzyn Abweichungen und Ergänzungen zulassen.

Außerdem vereinbaren die EIU in der ÖGV Küstrin-Kietz - Kostrzyn die Abläufe zur Vorbereitung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf der Grenzbetriebsstrecke.

(...)

Die ÖGV Küstrin-Kietz - Kostrzyn legt die Grundsätze der Betriebsführung auf der Grenzbetriebsstrecke fest, so dass die Zugfahrten von einem Gebiet der Betriebsführung in das andere Gebiet der Betriebsführung sicher und störungsfrei erfolgen können.

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

Obszar obowiązywania

Niniejsze MPG Kostrzyn – Küstrin-Kietz obowiązuje dla kolejowego ruchu granicznego między DB Netz AG a PKP PLK S.A. dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Kostrzyn – Küstrin-Kietz na szlakach granicznych wymieniony w punkcie 1.3.2. oraz na stacjach zmiany systemu wymienionych w punkcie 1.3.1 niniejszego porozumienia.

(...)

Jeżeli w tych uregulowaniach stosowane są językowo uproszczone określenia np. „pracownik”, „dyżurny ruchu”, „maszynista”, „kierownik pociągu” itd., odnoszą się one w równym stopniu do wszystkich osób.

1.3. Określenie pojęć

W niniejszych MPG, użyto określeń o następującym znaczeniu:

1.3.1. Stacji zmiany systemu

Wyznaczone przez Umawiające się Strony stacje dla realizacji przekraczającej granicę państwową komunikacji kolejowej o znaczeniu międzynarodowym, regionalnym lub lokalnym, na których lub pomiędzy którymi występuje zmiana jednego z systemów: prawnego, eksploatacyjnego lub technicznego.

Po stronie niemieckiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest stacja Küstrin-Kietz.

Po stronie polskiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest stacja Kostrzyn.

1.3.2. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym

Odcinek między ustalonymi przez KPI stacjami zmiany systemu, na którym realizowana jest komunikacja kolejowa przez wspólną granicę państwową. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym obejmuje również stacje zmiany systemu.

Odcinkiem eksploatowanym w ruchu granicznym dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest odcinek między stacjami Kostrzyn – Küstrin-Kietz.

Geltungsbereich

Diese ÖGV Küstrin-Kietz - Kostrzyn gilt für den Eisenbahngrenzverkehr zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. über die Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz - Kostrzyn auf den unter Punkt 1.3.1. genannten Systemwechselbahnhöfen und den im Punkt 1.3.2. aufgeführten Grenzbetriebsstrecken.

(...)

Sofern in dieser ÖGV sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter“, „Fahrdienstleiter“, „Triebfahrzeugführer“, „Zugbegleiter“ usw. verwendet werden, beziehen sich diese auf alle Personen in gleicher Weise.

1.3. Begriffsbestimmungen

In dieser ÖGV werden Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

1.3.1. Systemwechselbahnhöfe

„Systemwechselbahnhöfe“ sind die durch die Vertragspartner festgelegten Bahnhöfe für die Realisierung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs von bahninternationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung, auf bzw. zwischen denen die Änderungen rechtlicher, betrieblicher oder technischer Systeme erfolgen.

Auf der deutschen Seite ist der Bahnhof Küstrin-Kietz Systemwechselbahnhof für den Reise- und Güterverkehr.

Auf der polnischen Seite ist der Bahnhof Kostrzyn Systemwechselbahnhof für den Reise- und Güterverkehr.

1.3.2. Grenzbetriebsstrecke

Eine „Grenzbetriebsstrecke“ ist der Streckenabschnitt zwischen den durch die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegten Systemwechselbahnhöfen auf der der Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze, durchgeführt wird. Die Grenzbetriebsstrecke umfasst auch die Systemwechselbahnhöfe.

Grenzbetriebsstrecke für den Personen- und Güterverkehr ist die Strecke Küstrin-Kietz - Kostrzyn.

*

*

*

*

1.3.3. Granica prowadzenia ruchu

Ustalona granica, do której obowiązują przepisy eksploatacji danego zarządcy infrastruktury kolejowej. Przejście od przepisów eksploatacyjnych jednego KPI do przepisów eksploatacyjnych drugiego KPI, są uregulowane w MPG.

Granica prowadzenia ruchu jest Granica Państwa km 342,453 (PKP PLK S.A.) i Granica Państwa km 82,856 (DB Netz AG).

1.3.4. Elementy infrastruktury

Niezbędne elementy infrastruktury do prowadzenia ruchu kolejowego to przede wszystkim: podtorze, nawierzchnia, mosty, urządzenia sieci trakcyjnej i zasilania, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, urządzenia telekomunikacyjne, wskaźniki oraz inne urządzenia techniczne.

(...)

1.3.7. Zdarzenie

Poważne wypadki, wypadki i incydenty według Dyrektywy (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei są w niniejszej umowie podsumowane jako zdarzenie oraz w niemieckim brzmieniu wyrażone jako zdarzenie niebezpieczne.

1.3.8. Zarządca infrastruktury (KPI)

Podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

1.3.9. Przewoźnik kolejowy (KPP) - „przedsiębiorstwo kolejowe”

Przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.

1.3.10 Aplikant

Przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego.

Do Aplikantów stosuje się odpowiednie postanowienia dotyczące przewoźników kolejowych.

1.3.3. Grenze der Betriebsführung

Die „Grenze der Betriebsführung“ ist die festgelegte Grenze, bis zu der das betriebliche Regelwerk des jeweiligen EIU gilt. Die Überleitung aus dem betrieblichen Regelwerk des einen EIU zu dem des anderen EIU vereinbaren die EIU in der ÖGV.

Grenze der Betriebsführung auf der Strecke Küstrin-Kietz - Kostrzyn ist die Staatsgrenze in km 82,856 der DB Netz AG und in km 342,453 der PKP PLK S.A.

1.3.4. Infrastrukturanlagen

Infrastrukturanlagen sind notwendige Anlagen zur Abwicklung des Eisenbahnbetriebes. Das sind insbesondere Bahnkörper, Oberbau, Brücken und Durchlässe, Oberleitungsanlagen und Speiseleitungen, Signalanlagen, Steuer- und Stelleleitungen, Telekommunikationsanlagen, Kennzeichen sowie andere zum Eisenbahnbetrieb notwendige technische Einrichtungen.

(...)

1.3.7. Gefährliches Ereignis

Schwere Unfälle, Unfälle und Störungen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit werden in diesem Vertrag in den polnischen Wortlauten als Ereignis und in den deutschen Wortlauten als gefährliches Ereignis zusammengefasst.

1.3.8. Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben.

1.3.9. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) - Eisenbahnunternehmen

sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.

1.3.10. Zugangsberechtigte (ZB)

sind Eisenbahnverkehrsunternehmen und internationale Gruppierungen, oder andere natürliche oder juristische Personen, insbesondere zuständige Behörden öffentlicher Personenverkehrsdienste, Verladere, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs.

Zugangsberechtigte werden in der vorliegenden ÖGV unter EVU subsumiert.

2. Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI

(...)

2.4.3. Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej

(...)

Nieprawidłowości, występujące przy prowadzeniu kolejowego ruchu granicznego, należy niezwłocznie określić i odpowiednio rozwiązać. Miejscowe Porozumienie Graniczne należy w razie potrzeby niezwłocznie uzupełnić odpowiednimi uregulowaniami.

Inne nieprawidłowości i niejasności w kolejowym ruchu granicznym, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, należy zdiagnozować między obydwojma KPI, z udziałem odpowiednich KPP i wspólnie rozwiązać.

2.4.4. Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi

Kierującymi ruchem kolejowym na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Kostrzyn – Küstrin-Kietz są:

- ze strony DB Netz AG

Centrala Ruchu Berlin, Region Ost.

- ze strony PKP PLK S.A.

Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym – Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie.

Przy odchyleniach od rozkładu jazdy lub częściowo ograniczonym dostępie do infrastruktury, dyspozytury obu KPI podejmują stosowne decyzje, celem bezpiecznego i sprawnego kontynuowania ruchu kolejowego.

(...)

3. Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów

(...)

3.2. Rozkład jazdy

(...)

3.2.2. Sieciowy (roczny) rozkład jazdy

(...)

Zamawianie tras do rocznego rozkładu jazdy musi nastąpić zgodnie z terminami określonymi w Regulaminie sieci PKP PLK S.A. oraz NBN DB Netz AG. Zmiany i uzupełnienia do rocznego rozkładu jazdy uzgadnia się odrębnie.

2. Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU

(...)

2.4.3. Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern

(...)

Bei der Durchführung des Eisenbahngrenzverkehrs auftretende Probleme sind unverzüglich auszuwerten. Bei Erfordernis sind die Vorschriften und Richtlinien beider EIU entsprechend anzupassen bzw. zu ergänzen.

Andere Unregelmäßigkeiten im Eisenbahngrenzverkehr, die Einfluss auf die Durchführung des Bahnbetriebes haben und bei denen EVU beteiligt sind, sind zwischen beiden EIU unter Einbeziehung der verantwortlichen EVU auszuwerten und gemeinsam zu lösen.

2.4.4. Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen

Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz – Kostrzyn sind seitens der DB Netz AG die Betriebszentrale Berlin der Region Ost die Betriebsleitung (Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym) in Warschau, Außenstelle in Szczecin.

Bei Abweichungen vom Fahrplan oder teilweiser eingeschränkter Fahrwegverfügbarkeit treffen die Betriebsleitstellen beider EIU Entscheidungen zur Fortführung eines sicheren Zugbetriebes.

(...)

3. Infrastrukturdaten, Fahrpläne

(...)

3.2. Fahrpläne

(...)

3.2.2. Netzfahrplan

(...)

Die Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan müssen zu den Terminen, welche in den NBN der DB Netz AG und der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. bestimmt wurden, gestellt werden.

Änderungen und Ergänzungen zum Netzfahrplan werden gesondert vereinbart.

3.2.3. Indywidualny rozkład jazdy

Przewoźnicy wnoszą o trasę pociągu w indywidualnym rozkładzie jazdy zgodnie z warunkami określonymi w Regulaminie sieci PKP PLK S.A. oraz NBN DB Netz AG.

(...)

3.2.3. Gelegenheitsverkehr

Die EVU beantragen ihre Trassen zum Gelegenheitsverkehr gemäß den Anforderungen der NBN der DB Netz AG und der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A.

(...)

3.3. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych

3.3.1. Ogólne postanowienia eksploatacyjne

1. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych odbywa się na podstawie karty UIC IRS 50502 oraz regulacji krajowych.

2. Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej-DB Netz AG-występuje z wnioskiem o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej-„Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte” w DB Netz AG zgodnie z NBN DB Netz AG.

Przewoźnik spełniający wymogi udostępnienia mu infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. określi w Regulaminie sieci PKP PLK S.A. składa wnioski o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej zgodnie z Regulaminem sieci PKP PLK S.A.

Po ustaleniu techniczno-eksploatacyjnych warunków przewozowych odpowiedniego KPI dla własnej sieci, wnoszący otrzymuje od odpowiedniego KPI zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej.

Przewoźnik podaje we wniosku o przydzielenie trasy numery DB Bza i PNZ PKP PLK S.A.

3. Za jednym numerem zgody (PNZ PKP PLK S.A./DB BZA) może być uzgodniona dowolna ilość przesyłek nadzwyczajnych, jeśli spełniają one te same warunki przewozowe. Wagony z przesyłkami nadzwyczajnymi mogą być w składzie pociągu ustawione pojedynczo lub w grupach albo jako przesyłka całopociągowa.

4. Dla przewożonych stale przesyłek nadzwyczajnych może zostać uzgodniony przewóz określonymi stałymi pociągami w rocznym rozkładzie jazdy. Warunki przewozu dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym lub na odcinkach linii tranzytu uprzywilejowanego łącznie ze stacjami zmiany systemu jak również numery zgód DB Bza i PNZ PKP PLK S.A. podaje się w rozkładzie jazdy. Te pociągi traktuje się zawsze tak jak pociągi z przesyłką nadzwyczajną, nawet wówczas, gdy takiej przesyłki nie przewożą.

3.3. Außergewöhnliche Sendungen

3.3.1 Allgemeine Betriebliche Bestimmungen

1. Der Transport erfolgt auf der Grundlage des UIC Merkblattes IRS 50502, sowie der nationalen Gesetze und Richtlinien.

2. Ein EVU mit Zugang zum Schienennetz der DB Netz AG beantragt eine Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte gemäß den Anforderungen der NBN der DB Netz AG.

Ein EVU, welches die Zugangsbedingungen zum Schienennetz der PKP PLK S.A. - festgelegt in den NBN - erfüllt, stellt einen Zustimmungsantrag für eine außergewöhnliche Sendung gemäß den Anforderungen der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A.

Nach Ermittlung der technisch-betrieblichen Bedingungen des jeweiligen EIU für das eigene Netz erhält der Antragsteller die Zustimmung vom jeweiligen EIU. Das EVU übermittelt mit der Trassenanmeldung die DB Bza-Nummer und die PNZ-Nummer der PKP PLK S.A.

3. Unter den Genehmigungsnummern (PNZ/DB Bza Nr) können beliebig viele außergewöhnliche Sendungen vereinbart werden, wenn diese die gleichen Beförderungsbedingungen aufweisen. Die außergewöhnlichen Sendungen können einzeln oder in Gruppen in Züge eingestellt werden, oder auch als einmaliger verkehrender Zug mit außergewöhnlichen Sendungen verkehren.

4. Für häufig auftretende außergewöhnliche Sendungen mit gleichen Beförderungsbedingungen kann die Beförderung in bestimmten Zügen vereinbart werden. Die Beförderungsbedingungen für die Grenzbetriebsstrecke bzw. auf den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre, einschließlich der Systemwechselbahnhöfe sowie die DB Bza-Nummer und der PNZ-PKP PLK S.A., sind in die Fahrpläne aufzunehmen. Diese Züge werden immer als Züge mit außergewöhnlichen Sendungen behandelt, auch wenn sie keine außergewöhnliche Sendung befördern.

*

*

*

*

*

*

(...)

5. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych może być prowadzony tylko w uzgodnionych pociągach w uzgodnione dni. Jeśli przewóz przesyłki nadzwyczajnej, która była przewidziana jako przewóz jednorazowy, nie nastąpił w uzgodnionym rozkładzie jazdy pociągiem, należy złożyć wniosek o nowy rozkład jazdy pociągów.
6. W przypadku komisijnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej przed przyjęciem na obszar infrastruktury PKP PLK S.A. przewoźnik przyjmujący przesyłkę nadzwyczajną przekazuje protokół ze sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej do właściwej Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. celem wydania zarządzenia przewozu.

(...)

5. Der Transport darf nur mit den im Netzfahrplan und Gelegenheitsverkehr festgelegten Zügen und an den vereinbarten Tagen erfolgen. Hat ein Transport, der für die Einzelbeförderung vorgesehen war, den vereinbarten Zug nicht erreicht, ist die Beförderung neu zu vereinbaren.
6. Wenn eine Prüfung der außergewöhnlichen Sendung durch eine Kommission vor der Übernahme in den Bereich der Infrastruktur der PKP PLK S.A. erfolgen soll, ist das Protokoll der Übernahme durch das übernehmende EVU an die zuständige Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. mit dem Ziel der Erteilung der Beförderungsanweisung zu senden.

(...)

(...)

*

3.3.2. Miejscowe postanowienia eksploatacyjne

Postanowienia dla relacji Kostrzyn – Küstrin-Kietz

Po otrzymaniu informacji od dyżurnego ruchu stacji Kostrzyn (KoA) o znajdowaniu się przesyłki nadzwyczajnej w pociągu - dyżurny ruchu stacji Küstrin-Kietz sprawdza warunki przewozu dla odcinka DB Netz Granica Państwa – Küstrin-Kietz, i może udzielić zgody dyżurnemu ruchu stacji Kostrzyn (KoA) na wyprawienie pociągu.

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

- przewóz przesyłki nadzwyczajnej ma odbywać się ze zmniejszoną prędkością, dyżurny ruchu stacji Kostrzyn (KoA) informuje maszynistę pociągu rozkazem „G”;

- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze DB Netz AG, konwojent na odcinku DB Netz zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchu stacji Kostrzyn (KoA).

Postanowienia dla relacji Küstrin-Kietz – Kostrzyn

Tryb przekazywania przesyłek nadzwyczajnych na stacji Küstrin-Kietz

1. W przypadku przesyłki nadzwyczajnej, która ma być przyjęta z zagranicy do stacji położonej w Polsce lub jadącej tranzytem do innego kraju, przewoźnik po stronie polskiej występuje z wnioskiem o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej do Samodzielnego

3.3.2. örtliche Betriebliche Bestimmungen

Bestimmungen für die Relation Kostrzyn – Küstrin-Kietz

Nach Erhalt der Information über das Vorhandensein von außergewöhnlichen Sendungen in angebotenen Zügen vom Fdl Kostrzyn (KoA), prüft der Fdl Küstrin-Kietz die für den Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB Netz - Staatsgrenze – Küstrin-Kietz geltenden Beförderungsbedingungen, und kann dem Fdl des Bahnhofs Kostrzyn (KoA) die Zustimmung zum Anbieten des Zuges erteilen.

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

- der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Kostrzyn (KoA) den Triebfahrzeugführer des Zuges mit Befehl „G”;

- eine Begleitung der außergewöhnlichen Sendung auf der Infrastruktur der DB Netz AG vorgesehen ist, hat sich der Begleiter für den Abschnitt der DB Netz AG beim Fahrdienstleiter des Bahnhofs Kostrzyn KoA zu melden.

Bestimmungen für die Relation Küstrin-Kietz - Kostrzyn

Art und Weise der Übergabe außergewöhnlicher Sendungen auf dem Bahnhof Küstrin-Kietz

1. Im Falle einer außergewöhnlichen Sendung, die aus dem Ausland an einem Bahnhof in Polen oder im Transit in ein anderes Land übernommen werden soll, beantragt das in Polen auftretende EVU die Zustimmung zur Beförderung außergewöhnlicher Sendungen beim Samodzielnego Wieloosobowego Stanowiska ds. Przewozów Nadzwyczajnych -

<p>Wieloosobowego Stanowiska ds. Przewozów Nadzwyczajnych.</p>	<p>der selbstständige Multifunktionsstelle für außergewöhnliche Sendungen im Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.</p>	<p>*</p>
<p>Uzgadnianie przewozu przesyłki nadzwyczajnej po liniach Zarządcy w komunikacji międzynarodowej należy do obowiązków przewoźnika kolejowego po stronie polskiej, który będzie realizował przewóz takiej przesyłki od przekraczania granicy.</p>	<p>Für die Vereinbarung der Beförderung einer außerordentlichen Sendung im internationalen Verkehr, ist das Eisenbahnunternehmen auf polnischer Seite zuständig, dass die Beförderung dieser Sendung ab der Überquerung der Staatsgrenze durchführt.</p>	<p>* * *</p>
<p>2. Jeżeli wymagane jest Komisyjne sprawdzenie przesyłki, przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej z zagranicy i dopuszczenie jej do przewozu po liniach zarządzanych przez PKP PLK S.A. odbywa się po przedstawieniu przez przewoźnika po stronie polskiej protokołu komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej, który powinien zostać przesłany do stanowiska ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze w Szczecinie, co najmniej 1 godzinę przed planowaną godziną zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągu na stacji Küstrin-Kietz.</p>	<p>2. Ist eine Prüfung der Sendung durch eine Kommission erforderlich, so erfolgt die Annahme der außergewöhnlichen Sendung aus dem Ausland und die Zulassung der Sendung zur Beförderung auf dem Netz der PKP PLK S.A. gegen Vorlage des „Übernahmeprotokolls von außergewöhnlichen Sendungen“, welches vom das in Polen auftretende EVU an den Arbeitsplatz für außergewöhnliche Transporte in der polnischen BZ in Szczecin, mindestens eine Stunde vor der vorgesehenen Fertigmeldung des Zuges auf dem Bf. Küstrin-Kietz, zu senden ist.</p>	<p>* * * * * *</p>
<p>Przewoźnik zamawiający trasę w DB Netz AG powinien uwzględnić powyższe w planowaniu czasu postoju na stacji Küstrin-Kietz.</p>	<p>Das bei der DB Netz AG trassenbestellenden EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Küstrin-Kietz zu berücksichtigen.</p>	<p>*</p>
<p>Przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej do przewozu odbywa się komisyjnie przez przewoźnika kolejowego po stronie polskiej i nadawcę. Przewodniczącym komisji jest uprawniony pracownik przewoźnika po stronie polskiej. Komisyjne sprawdzenie przesyłki i przyjęcie jej do przewozu musi się odbyć w taki sposób, aby przewóz tej przesyłki nie powodował zagrożenia ruchu kolejowego.</p>	<p>Die durch eine Kommission durchzuführende Annahme einer außergewöhnlichen Sendung zur Beförderung erfolgt durch das in Polen auftretende EVU und dem Absender. Der Vorsitzende der Kommission ist ein berechtigter Mitarbeiter des in Polen auftretenden EVU. Die Sendung muss von der Kommission geprüft und so zur Beförderung zugelassen werden, dass ihre Beförderung den Eisenbahnverkehr nicht gefährdet.</p>	<p>* * * * * * *</p>
<p>W przypadku stwierdzenia uchybień należy sporządzić protokół. Nieprawidłowości powinny być usunięte przez przewoźnika kolejowego. W razie braku możliwości usunięcia nieprawidłowości wskazanych w protokole, przewoźnik zatrzymuje przesyłkę i powiadamia pisemnie, z podaniem przyczyn, stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze właściwej dla stacji granicznej i stacji nadania, Samodzielne Wieloosobowe Stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych.</p>	<p>Werden Mängel festgestellt, so ist ein Protokoll zu erstellen. Unregelmäßigkeiten, sind vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu beheben. Ist es nicht möglich, die im Protokoll festgestellten Unregelmäßigkeiten zu beheben, so hält das EVU die Sendung zurück und teilt dies unter Angabe der Gründe der polnischen BZ schriftlich mit.</p>	<p>* * *</p>
<p>3. Przyjmowanie przesyłek nadzwyczajnych poprzedza sporządzeniem protokołu komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej, który należy przekazać do stanowiska ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie.</p>	<p>3. Zum Abschluss der Prüfungen hat die Kommission, welche die außerordentliche Sendung kontrollierte, ein Protokoll zu erstellen, welches an den Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der polnischen BZ in Szczecin zu senden ist.</p>	<p>* * *</p>
<p>Zarządzenie przewozu</p>	<p>Beförderungsanordnung</p>	<p>*</p>
<p>4. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej wydaje stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie, po otrzymaniu zgłoszenia w formie protokołu od przewoźnika po stronie polskiej o dopuszczeniu przesyłki do przewozu.</p>	<p>4. Die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung ordnet der Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der BZ in Szczecin, nach Erhalt einer Mitteilung in Form eines Protokolls vom in Polen auftretenden EVU, an.</p>	<p>* * * *</p>

5. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej może zostać wydane jednocześnie ze zgodą na przewóz przesyłki nadzwyczajnej.

6. Zgoda ze zarządzeniem wydawana jest pisemnie przewoźnikowi po stronie polskiej i zainteresowanemu pracownikom Zarządcy DB Netz AG.

7. W przypadku ujawnienia przewozu przesyłki nadzwyczajnej bez stosownych zgód wydawane przez PKP PLK S.A., przesyłkę należy zatrzymać na stacji Küstrin-Kietz.

Przewóz przesyłki nadzwyczajnej

8. Przewoźnik po stronie polskiej zobligowany jest do dostarczenia przewoźnikom po stronie niemieckiej (w tym drużynie pociągowej) wszystkich niezbędnych dokumentów związanych z przewozem przesyłki nadzwyczajnej.

9. W przypadku, gdy wymagane jest konwojowanie przesyłki, obowiązują następujące zasady:

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

- przewóz przesyłki nadzwyczajnej ma odbywać się ze zmniejszoną prędkością, dyżurny ruchu stacji Küstrin-Kietz informuje maszynistę pociągu rozkazem „G”.

- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze PKP PLK S.A.,

konwojent na odcinku PKP PLK S.A. zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchowi stacji Küstrin-Kietz.

5. Die Beförderungsanordnung für außergewöhnliche Sendungen kann auch gleichzeitig mit der Zustimmung für außergewöhnliche Sendungen erteilt werden.

6. Die Beförderungsanordnung wird schriftlich an das auf polnischer Seite auftretende EVU erteilt und den betroffenen Mitarbeiter der DB Netz AG bekanntgegeben.

7. Wenn festgestellt wird, dass eine außergewöhnliche Sendung ohne die entsprechende Zustimmung der PKP PLK S.A. vom Bf. Küstrin-Kietz in Richtung Staatsgrenze befördert werden soll, ist die Sendung auf dem Bahnhof Küstrin-Kietz zurückzuhalten.

Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung

8. Das auf polnischer Seite auftretende EVU ist verpflichtet, dem auf deutscher Seite auftretendem EVU (einschließlich des Zugpersonals) alle erforderlichen Dokumente im Zusammenhang mit der Beförderung der außergewöhnlichen Sendung zur Verfügung zu stellen.

9. Falls die Begleitung einer Sendung erforderlich ist, gelten die folgenden Regeln:

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

- der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert Fahrdienstleiter Bahnhof Küstrin-Kietz den Triebfahrzeugführer des Zuges mit Befehl „G” darüber,

- eine Begleitung der außergewöhnlichen Sendung auf der Infrastruktur der PKP PLK S.A. vorgesehen ist, hat sich der Begleiter für den Abschnitt der PKP PLK S.A. beim Fahrdienstleiter des Bahnhofs Küstrin-Kietz zu melden.

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

*

5. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji

5.1. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(...)

5.1.3. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(1) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Kostrzyn - Küstrin-Kietz jest szlakiem dwutorowym niezelektryfikowanym.

(2) Oznaczenie torów szlakowych:

W komunikacie o torach szlakowych odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym nie może być oznaczenie numeryczne, ponieważ oznaczenie kilometrowe połączonych linii jest w przeciwnym kierunku.

Nazwa polskiego toru 1 brzmi Kostrzyn- Küstrin-Kietz, a nazwa polskiego toru 2 brzmi Küstrin-Kietz - Kostrzyn.

(3) Miarodajne pochylenie na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym wynosi:

dla kierunku Kostrzyn - Küstrin-Kietz	
---------------------------------------	--

2,7‰

dla kierunku Küstrin-Kietz - Kostrzyn	
---------------------------------------	--

1,2‰

(4) Droga hamowania na obu torach wynosi:

na obszarze PKP PLK S.A.	
--------------------------	--

Küstrin-Kietz - Kostrzyn	
--------------------------	--

1000 m

na obszarze DB Netz AG	
------------------------	--

Kostrzyn - Küstrin-Kietz	
--------------------------	--

1 000 m

5. Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge

5.1. Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke

(...)

5.1.3. Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke

(1) Die Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz - Kostrzyn ist eine zweigleisige nicht elektrifizierte Strecke.

(2) Bezeichnung der Streckengleise:

In der Kommunikation dürfen die Streckengleise der Grenzbetriebsstrecke nicht numerisch bezeichnet werden, da die Kilometrierung der verknüpften Strecken gegenläufig ist.

Es werden für die Streckengleise die Bezeichnungen Kostrzyn- Küstrin-Kietz, bzw. Küstrin-Kietz - Kostrzyn verwendet.

(3) Die maßgebende Neigung beträgt auf der Grenzbetriebsstrecke:

Kostrzyn - Küstrin-Kietz	
--------------------------	--

Küstrin-Kietz - Kostrzyn	
--------------------------	--

(4) Der Bremsweg auf beiden Gleisen beträgt:

auf dem Gebiet der PKP PLK S.A. von Küstrin-Kietz - Kostrzyn	
--	--

auf dem Gebiet der DB Netz AG von Kostrzyn - Küstrin-Kietz	
--	--

*

<p>(5) Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka DB Netz AG, ujęta jest w wykazie maksymalnej prędkości VzG.</p> <p>Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka PKP PLK S.A. podana jest w wykazie maksymalnych prędkości w Regulaminie Sieci, dostępnym na stronie internetowej Spółki PKP PLK S. A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ na dany rozkład jazdy pociągów dla linii 203, ujętymi w:</p> <ul style="list-style-type: none">- załącznik 2.1(A) dla autobusów szynowych i elektrycznych zespołów trakcyjnych/EZT- załącznik 2.1(P) dla pociągów pasażerskich, lokomotywa ze składem wagonów,- załącznik 2.1(T) dla pociągów towarowych.	<p>(5) Zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für die Streckenabschnitte der DB Netz AG sind im VzG vorgegeben.</p> <p>Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für den Streckenabschnitt der PKP PLK S.A, sind in dem Verzeichnis der maximal zulässigen Geschwindigkeiten im „Regulamin Sieci“ auf der Internet-Seite der PKP PLK S.A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ in den Anhängen:</p> <ul style="list-style-type: none">- 2.1(A) für Triebwagen (Diesel bzw. elektrisch),- 2.1(P) für lodbespannte Reisezüge,- 2.1(T) für Güterzüge, <p>für die Strecke 203 angegeben.</p>	*
<p>(6) Na odcinku granicznym obowiązuje skrajnia G2 (UIC).</p> <p>(7) Na polskim terytorium usytuowane są następujące sygnalizatory i należące do nich wskaźniki stanowiące własność DB Netz AG:</p> <p>Wskaźnik uprzedzający (Ne 3) km 342,018, km 342,093, km 342,168 po obu torach,</p> <p>Tarcza ostrzegawcza Vf oraz Vff w km 342,268. (...)</p>	<p>(6) Auf der der Grenzbetriebsstrecke gilt die Fahrzeugumgrenzungslinie G2 (UIC).</p> <p>(7) Die folgenden zur DB Netz AG gehörenden Signale und die dazugehörigen Signalbaken aus Richtung Kostrzyn stehen an beiden Gleisen der polnischen Infrastruktur: Vorsignalbaken (Ne 3) in km 342,018, km 342,093 und km 342,168,</p> <p>Einfahrvorsignale Vf bzw. Vff km 342,268. (...)</p>	*
<p>Na niemieckim terytorium usytuowane są następujące sygnalizatory i odnoszące się do nich wskaźniki stanowiące własność PKP PLK S.A.:</p> <p>Wskaźnik uprzedzający W11a km 342,866 (km DB 83,397), km 342,766 (km DB 82,497), km 342,666 (km DB 82,597) przy obu torach.</p> <p>Tarcza ostrzegawcza ToJ oraz ToK wraz z wskaźnikiem usytuowania (W1) w km 342,566 (km DB 82,698).</p>	<p>Die folgenden zur PKP PLK S.A. gehörenden Signale und die dazugehörigen Signalbaken aus Richtung Küstrin-Kietz stehen an beiden Gleisen der deutschen Infrastruktur:</p> <p>Vorsignalbaken (Signal W11a nach polnischem Signalebuch le-1) in km 82,397, km 82,497 und km 82,597</p> <p>Einfahrvorsignale ToJ bzw. ToK mit den dazugehörigen Vorsignaltafeln in km 82,698.</p>	*
<p>(8) Urządzenia srk na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Kostrzyn – Küstrin-Kietz są przystosowane do prowadzenia ruchu w obu kierunkach po każdym torze. Posterunki na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym na stałe wyposażone są we wskaźniki W 24 względnie sygnały Zs 6.</p>	<p>(8) Die Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz - Kostrzyn ist sicherungstechnisch für das Fahren auf dem Gegengleis ausgerüstet. Die Betriebstellen sind dazu mit Signal Zs 6 bzw. mit Signal W 24 ausgerüstet.</p>	*
<p>(9) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym wyposażony jest w pólсамoczynną dwukierunkową blokadę liniową po obu torach.</p>	<p>(9) Die Grenzbetriebsstrecke ist mit einem nichtselbsttätigen (polnischen halbselbsttätigen) Streckenblock (Relaisblock) ausgerüstet.</p>	*
<p>(10) Po polskiej stronie jest radiołącność pociągowa analogowa kanał R3, a po stronie niemieckiej jako radiołącność pociągowa analogiczna na kanale E 41.</p>	<p>(10) Auf polnischer Seite ist analoger Zugfunk des Kanals R3 und auf deutscher Seite als analoger Zugfunk Kanal E 41 vorhanden.</p>	*

(11) Odcinek eksploatowane w ruchu granicznym od tarczy ostrzegawczej Vf lub Vff stacji Küstrin-Kietz wyposażony jest w urządzenia punktowego oddziaływania na pociąg (PZB 90). Do tego celu są zainstalowane czujniki torowe PZB w km 342,268.

(11) Ab Einfahrvorsignal Vf bzw. Vff des Bahnhofs Küstrin-Kietz ist die Grenzbetriebsstrecke, mit Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB), Bauart PZB 90 ausgerüstet. Dazu sind schon im km 342,268 die entsprechenden PZB-Gleismagneten angebracht.

(12) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym od stacji Küstrin-Kietz do granicy państwa zaseregowany jest do klasy D4, a od granicy państwa do stacji Kostrzyn zaseregowany jest do klasy C3.

(12) Vom Bahnhof Küstrin-Kietz bis zur Staatsgrenze ist die Strecke in die Streckenklasse D 4 und von der Staatsgrenze bis zum Bahnhof Kostrzyn die Streckenklasse C 3 eingestuft.

W związku z czym mogą być włączone do pociągów w ruchu granicznym pojazdy o klasyfikacji nie więcej niż klasy C 3.

Daraus folgt, dass in Zügen im grenzüberschreitenden Verkehr nur Fahrzeuge der Streckenklasse C 3 freizügig eingestellt werden dürfen. *

Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dopuszczalne są obciążenia:

Auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt die zulässige

Maksymalny nacisk osi na tor = 221 kN (22,5t)

Radsatzlast = 22,5 t (221 kN)

Maksymalny nacisk liniowy (na 1 metr bieżący toru) na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym DB Netz AG wynosi 78kN (8,0 t/m). Maksymalny nacisk liniowy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym PKP PLK S.A. wynosi 71 kN (7,2 t/m).

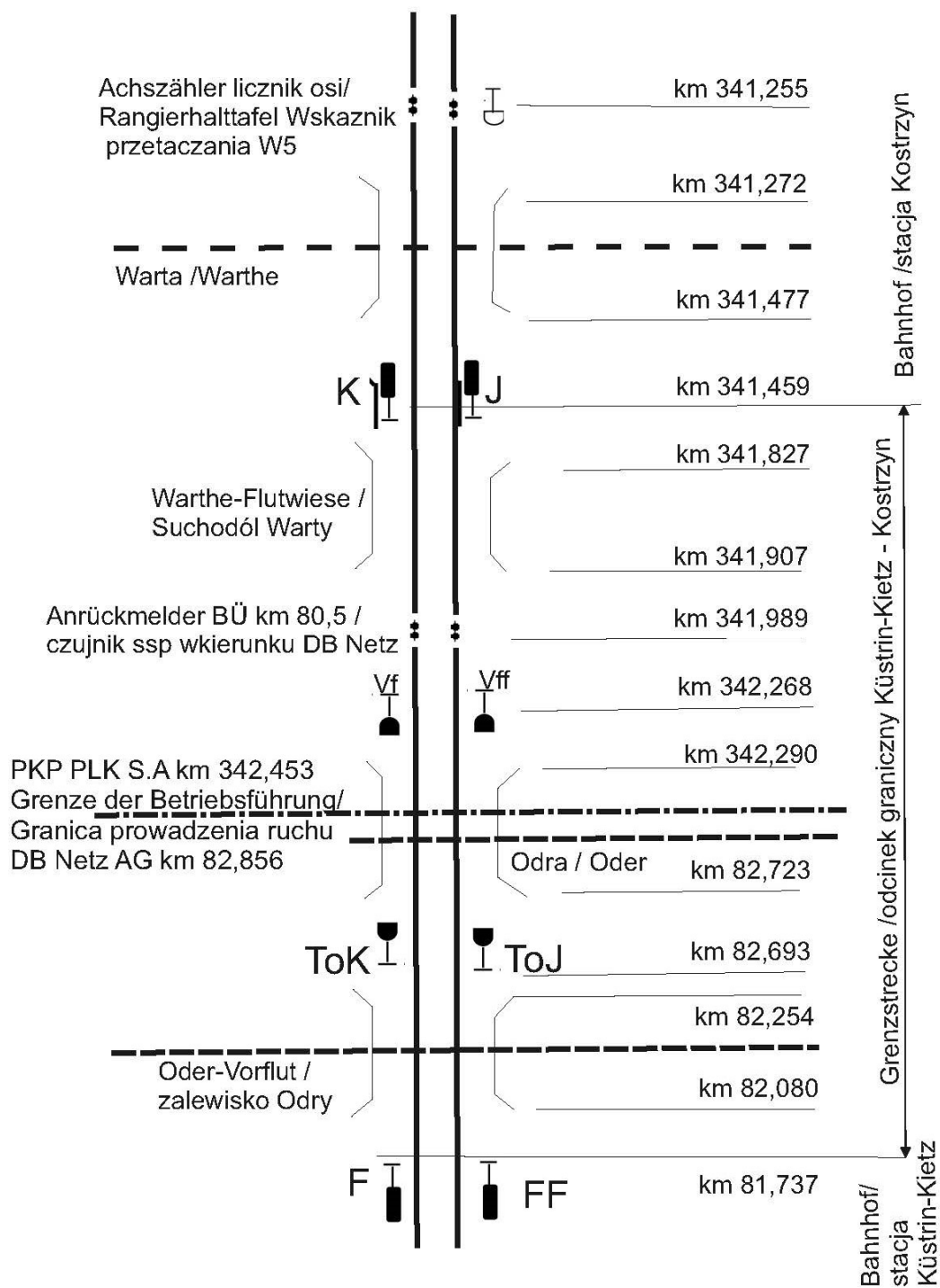
Die Meterlast auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB Netz AG beträgt 8,0 t/m (78kN). Die Meterlast auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK S.A. beträgt 7,2 t/m (71 kN).

(13) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym nie ma przejazdów kolejowodrogowych ani przejść w poziomie szyn.

(13) Auf der Grenzbetriebsstrecke sind keine Bahnübergänge vorhanden.

5.1. A01 Plan schematyczny odcinku
eksploatowanych w ruchu granicznym

5.1.A01 Schematischer Lageplan der
Grenzbetriebsstrecke



5.2. Stacje zmiany systemu

5.2.1. Stacja Küstrin-Kietz

(1) Stacja Küstrin-Kietz jest stacją zmiany systemu i korzystanie z niej ogranicza się tylko do działań w ramach międzynarodowych przewozów między infrastrukturą PKP PLK S.A. a DB Netz AG. Stacja nie posiada infrastruktury do formowania i rozwiązywania składów pociągów lub odstawiania pojazdów kolejowych w ruchu towarowym.

(2) Stacja Küstrin-Kietz obsadzona jest jednym dyżurnym ruchu. Nastawnia elektroniczna (ESTW-Z) znajduje się w km 81,251 (w kierunku północnym od semafora 97N3). Stacja Küstrin-Kietz wyposażona jest w sygnaly Ks (Ril 301).

(3) Przy semaforach wjazdowych i wyjazdowych znajdują się telefony umożliwiające łączność z dyżurnym ruchu stacji Küstrin-Kietz.

(4) Na stacji Küstrin-Kietz nie wolno odstawiać pociągów lub wagonów z towarami niebezpiecznymi.

(5) Miarodajne pochylenie torów 1-3 od semafora wyjazdowego N1-N3 wynosi 3,3‰ w kierunku Kostrzyna.

(6) Stacja posiada następujące tory.

5.2. Systemwechselbahnhöfe

5.2.1. Bahnhof Küstrin-Kietz

(1) Der Bahnhof Küstrin-Kietz ist Systemwechselbahnhof und vorrangig für Tätigkeiten im Rahmen internationaler Fahrten zwischen der Infrastruktur der PKP PLK S.A. und der DB Netz AG zu nutzen. Er verfügt über keine Verkehrsanlagen für die Bildung, Auflösung oder Abstellung von Güterzügen.

(2) Der Bahnhof Küstrin-Kietz ist mit einem Fahrdienstleiter besetzt. Das elektronische Stellwerk (ESTW-Z) befindet sich in km 81,251 (nördlich vom Signal 97N3). Der Bahnhof ist mit dem Ks-Signalsystem (Ril 301) ausgerüstet.

(3) In Höhe der Einfahr- und der Ausfahrtsignale befinden sich Signalfernsprecher zum Fahrdienstleiter Küstrin-Kietz.

(4) Im Bahnhof dürfen keine Gefahrgutzüge oder -wagen abgestellt werden.

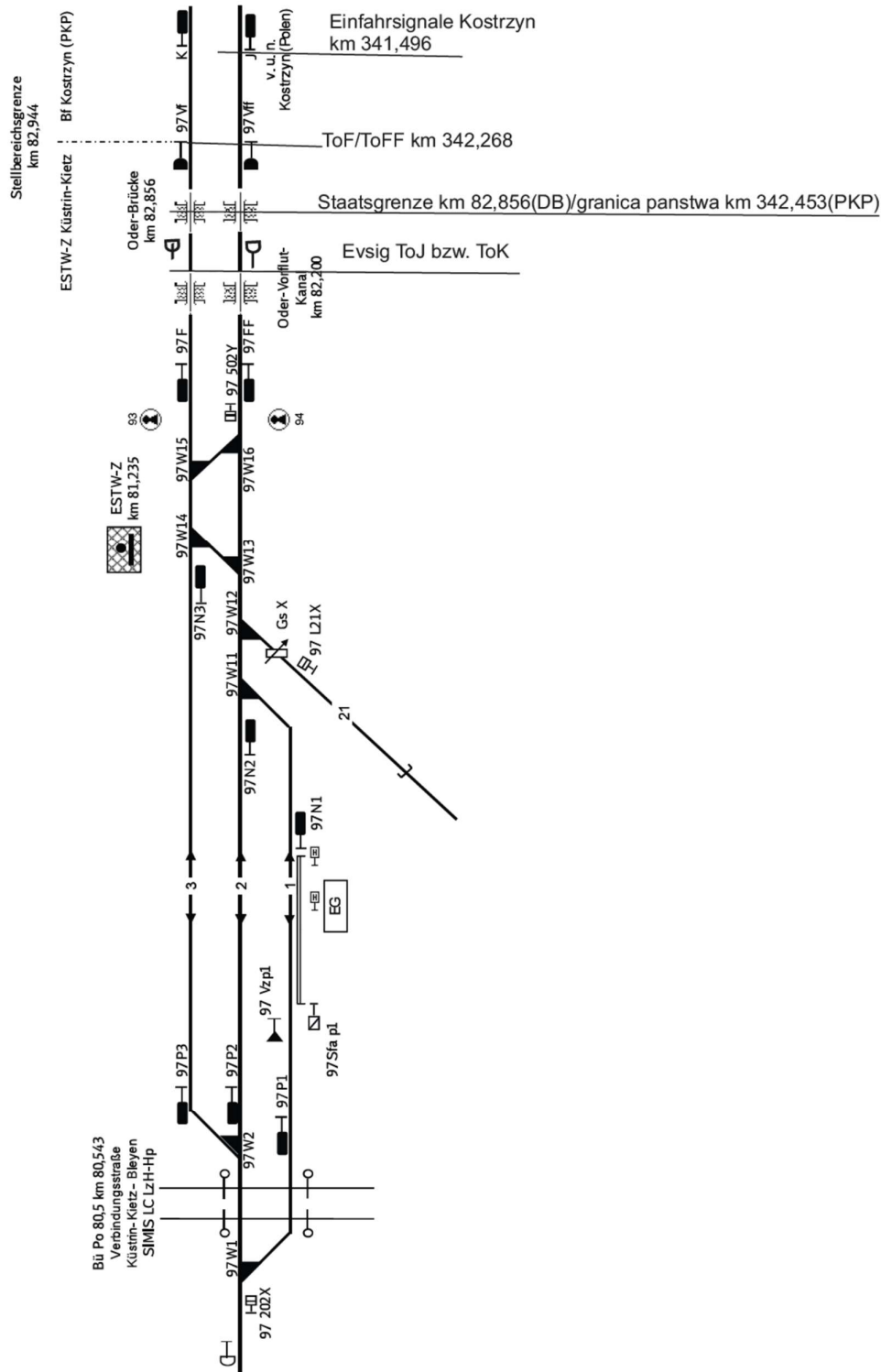
(5) Maßgebende Neigungen Gleise 1-3 ab Asig 97N1-97N3 max. 3,3 ‰ in Richtung Kostrzyn.

(6) Der Bahnhof besitzt folgende Gleisanlagen:

Hauptgleis	Nebengleis	Nutzlänge [m]	Bahnsteig [m]	Zweckbestimmg.
Tor Haupt	Tor Boczn	Dlänge nützlich [m]	Peron [m]	uwagi
1		451	98	Ein - und Ausfahr Gleis für Wjzd- und Wjzd
2		459		durchgehendes Hauptgleis Tor Haupt
3		621		Ein - und Ausfahr Gleis für Wjzd- und Wjzd
	21			Anschluss NEB Bocznica NEB

5.2.1.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym: Küstrin-Kietz

5.2.1A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke: Küstrin-Kietz



5.2.2. Stacja Kostrzyn

(1) Stacja Kostrzyn podzielona jest na dwa okręgi nastawcze dysponujące: KoA i KoB. Posterunkiem zapowiadającym dla ruchu granicznego jest nastawnia KoA. Nastawnia dysponująca KoA obsadzona jest dyżurnym ruchu i nastawniczym, usytuowana jest w środkowej części stacji.

(2) Oprócz nastawni KoA w ruchu granicznym uczestniczy nastawnia wykonawcza KoA3, usytuowana przy wjeździe z kierunku Küstrin-Kietz obsadzona jednym nastawniczym oraz nastawnia KoA1, obsadzona jednym nastawniczym usytuowana przy wjeździe ze stacji Kostrzyn w kierunku stacji Gorzów Wlkp.

Nastawnia KoA i nastawnie wykonawcze KoA1 i KoA3 wyposażone są w urządzenia scentralizowane mechaniczne (KoA, KoA1 – z sygnalizacją kształtową, KoA3 – z sygnalizacją świetlną).

(3) Stacja Kostrzyn w okręgach nastawni KoA, KoA1 i KoA3 nie jest zelektryfikowana.

(4) Stacja przystosowana jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego.

(5) Rzeczywiste pochylenie na stacji Kostrzyn (górną część stacji) wynosi 1,8 ‰. Pochylenie na stacji Kostrzyn Towarowy wynosi 5,14 ‰.

(6) Wykaz dopuszczalnej długości pociągów towarowych w metrach (wraz z czynnymi lokomotywami)

5.2.2. Bahnhof Kostrzyn

(1) Der Bahnhof Kostrzyn besteht aus zwei Stellwerksbezirken: KoA und KoB. Die Zugmeldestelle für den Grenzverkehr ist das Stellwerk KoA. Das Befehlsstellwerk KoA ist durch einen Fahrdienstleiter und einen Weichenwärter besetzt und befindet sich im Mittelteil des Bahnhofs.

(2) Neben dem Stellwerk KoA ist am Grenzbetrieb das Wärterstellwerk KoA3, das sich an der Einfahrt aus Richtung Küstrin-Kietz befindet und durch einen Weichenwärter besetzt ist und das Stellwerk KoA1, das durch einen Weichenwärter besetzt ist, und sich an der Ausfahrt des Bahnhofs in Richtung Bahnhof Gorzów Wlkp befindet, beteiligt.

Das Stellwerk KoA und die Wärterstellwerke KoA1 und KoA3 sind mit zentralisierten mechanischen Stellwerksanlagen ausgerüstet (KoA und KoA1 besitzen Formsignale, KoA3 besitzt Lichtsignale).

(3) Der Bahnhof Kostrzyn ist in den Stellwerksbezirken KoA, KoA1 und KoA3 nicht elektrifiziert.

(4) Der Bahnhof ist für den Reise- und Güterverkehr vorgesehen.

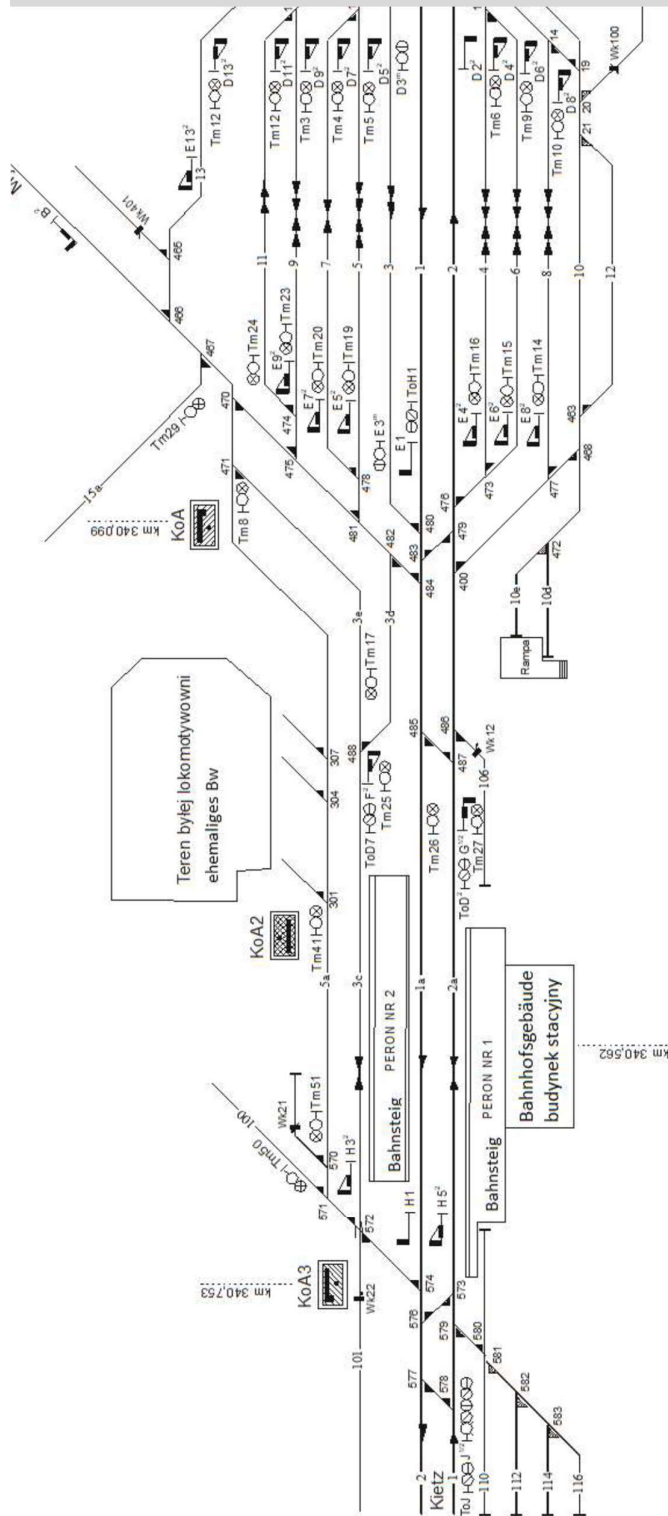
(5) Die tatsächliche Neigung beträgt im Bahnhof Kostrzyn (oberer Bahnhofsteil): 1,8‰. Die Neigung im Güterbahnhof Kostrzyn beträgt 5,14‰.

(6) Verzeichnis der zugelassenen Zuglängen von Güterzügen in Metern (einschließlich der arbeitenden Lokomotiven)

Odcinek Abschnitt	Długość pociągu Länge des Zuges					
	Dopuszczalna zulässig		Mniejsza niż dopuszczalna Geringere Werte als die zulässigen Längen			
	Kierunek Richtung		Stacja Bahnhof	Tor Gleis	Kierunek Richtung	
PL-DE [m]	DE-PL [m]	PL-DE [m]			DE-PL [m]	
Krzyż – Granica Państwa /Staatsgrenze	630	630	Kostrzyn	1a	316	-
				2a	-	270
				3c	282	282
				5	624	624
				6	604	604
				9	585	585
Nr peronu	Nr toru	Wysokość [mm]	Długość [m] w kierunku Niemiec		Długość [m] w kierunku Gorzowa	
Bahnsteig	Gleis	Höhe [mm]	Nutzbare Länge Richtung Deutschland [m]		Nutzbare Länge Richtung Gorzów [m]	
1	2a	550	253		360	
2	1a	550	290		290	
	3c	550	335		297	

5.2.2.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym: Stacja Kostrzyn

5.2.2.A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke: Bahnhof Kostrzyn



(...)

6. Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej

6.1. Stosowane przepisy i wytyczne

W zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej na DB Netz AG obowiązują aktualne Warunki Użytkowania Sieci Kolejowej (Nutzungsbedingungen Netz, NBN), a na PKP PLK S.A. Regulamin sieci.

Dodatkowe uregulowania odpowiednich KPI obowiązują na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, Miejscowego Porozumienia Granicznego (MPG).

W kabinach sterowniczych pojazdów trakcyjnych lub wagonów sterowniczych muszą znajdować się :

- rozkład jazdy zarządcy infrastruktury dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym;
- La DB Netz AG wydane dla obszaru Ost, również na obszarze PKP PLK S.A.,
- na obszarze prowadzenia ruchu DB Netz AG informacje do opisu trasy „Streckenbuch”,
- druki dwujęzycznego rozkazu G zgodnie z pkt 10.1.
- Dodatek 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów (WOS) Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze.

6.2. Zasady akceptacji taboru kolejowego

Pojazdy trakcyjne na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym muszą posiadać zasadniczo systemy PZB 90 i SHP.

Pojazdy kolejowe kursując na odcinku przygranicznym PKP PLK S.A. muszą być wyposażone w urządzenia radiotelefoniczne pracujące w sieci radiołączności pociągowej PKP PLK S.A. ze sprawnym systemem „Radio-stop”.

(...)

6. Angaben zum Netzzugang

6.1 Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien

Für den Bereich der Infrastruktur der DB Netz AG gelten die aktuellen Nutzungsbedingungen Netz (NBN), für den Bereich der Infrastruktur der PKP PLK S.A. gelten „Regulamin sieci (Vorschriften für das Netz)“.

Zu den Regelungen der jeweiligen EIU gelten zusätzlich auf der Grenzbetriebsstrecke die Bestimmungen der Örtlichen Grenzvereinbarungen (ÖGV).

In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen

- die Fahrplanunterlagen für die Grenzbetriebsstrecke,
- die La der DB Netz AG – Ausgabe Bereich Ost auch im Bereich der PKP PLK S.A., und
- die Angaben für das Streckenbuch im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG,
- die zweisprachigen Befehlsvordrucke Befehl G entsprechend Abschn. 10.1
- Dodatek 2 zum Fahrplan (WOS) des Zakład Linii Kolejowych in Zielona Góra

mitgeführt werden.

6.2. Anforderungen an Fahrzeuge

Triebfahrzeuge, auf der Grenzbetriebsstrecke müssen grundsätzlich mit Systemen PZB 90 und SHP ausgerüstet sein.

Für den Betrieb auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK S.A. muss das Triebfahrzeug mit einem Funkgerät, welche auf dem Netz der PKP PLK S.A. arbeitet, und das Nothaltsystem „Radio-stop“ beinhalten, ausgerüstet sein.

6.3 Proceś akceptacji pracowników przewoźnika

Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI

Na sieci PKP PLK S.A. językiem operacyjnym jest język polski, a na sieci DB Netz AG językiem operacyjnym jest język niemiecki.

6.3.1. Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB°Netz°AG

Na obszarze prowadzenia ruchu DB Netz AG maszyniści pojazdu trakcyjnego wykorzystywani przez przewoźnika kolejowego lub pracownicy uczestniczący w prowadzeniu ruchu muszą posiadać wystarczająco dobrą znajomość języka niemieckiego, pozwalającą im wykonywać pracę na danym odcinku w ruchu normalnym, w przypadku zakłóceń ruchu i w sytuacjach awaryjnych. Obejmuje to przyjmowanie i wydawanie instrukcji istotnych ze względów bezpieczeństwa (np. polecenia zatrzymania awaryjnego; w razie potrzeby porozumiewania się podczas manewrowania), a także zgodny z regułami komunikacji, obejmujący np. takie komunikaty jak „powtarzam“, „zgadza się“, „nie zgadza się“ itd.

W przypadku dyktowania pisemnych rozkazów G d/pl maszynista pojazdu trakcyjnego, w zakresie wymaganej znajomości języka, musi być w stanie wypełnić formularz pisemnego rozkazu oraz powtórzyć i zrozumieć podyktowane treści

Podczas rozmów między dyżurnym ruchu a maszynistą pojazdu trakcyjnego liczby będą wypowiedzane jako ciąg pojedynczych cyfr. Nie będą oni używać skrótów i będą używać pełnych nazw posterunków ruchu. W przypadku konieczności literowania pojęć należy korzystać z międzynarodowej tablicy fonetycznej zgodnie z przepisami DB Netz AG:

6.3 Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU

Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU

Auf dem Netz der DB Netz AG ist die Betriebssprache Deutsch und auf dem Netz der PKP PLK S.A. ist die Betriebssprache Polnisch.

6.3.1. Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB°Netz°AG

Im Bereich der Betriebsführung durch die DB Netz AG müssen die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen eingesetzten Triebfahrzeugführer bzw. an der Betriebsdurchführung beteiligten Mitarbeiter über genügend gute Kompetenzen in der deutschen Sprache verfügen, um ihre Tätigkeiten auf dieser Strecke im Normalbetrieb, bei Störungen und in Notsituationen ausüben zu können. Dazu gehört neben dem Empfangen und Erteilen von sicherheitsrelevanten Anweisungen (z.B. Nothaltauftrag; wenn erforderlich Verständigung im Rangieren) auch der regelkonforme Kommunikationsprozess, wie z.B. „Ich wiederhole“, „richtig“, „falsch“, etc.

Wenn schriftliche Befehle G d/pl diktiert werden, muss der Triebfahrzeugführer im Rahmen der erforderlichen Sprachkompetenzen in der Lage sein, schriftliche Befehle auszufüllen, das Diktierte zu wiederholen und zu verstehen.

Bei Gesprächen zwischen Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter werden Zahlen als eine Folge der einzelnen Ziffern ausgesprochen. Auf Abkürzungen ist zu verzichten. Es sind die die vollständigen Namen der Betriebsstellen zu verwenden. Müssen Begriffe buchstabiert werden, ist die internationale Buchstabiertafel nach dem Regelwerk der DB Netz AG zu verwenden:

*

*

*

Richtlinie
Wytyczna

internationale Buchstabiertafel
Międzynarodowy alfabet fonetyczny



Auszug aus
Wyciąg z
481.0205A02

International
międzynarodowe

A	Alpha
B	Bravo
C	Charlie
D	Delta
E	Echo
F	Foxtrott
G	Golf
H	Hotel
I	India
J	Juliet
K	Kilo
L	Lima
M	Mike
N	November
O	Oscar
P	Papa
Q	Quebec
R	Romeo
S	Sierra
T	Tango
U	Uniform
V	Victor
W	Whiskey
X	X-Ray
Y	Yankee
Z	Zulu

Składając wniosek o trasę lub wniosek o użytkowanie obiektu infrastruktury usługowej w DB Netz AG, KPP gwarantuje, że maszynista pojazdu trakcyjnego posiada powyższe kompetencje językowe.

6.3.2. Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.

Porozumiewanie się między pracownikami KPP a dyżurnym ruchu (prowadzenie ruchu przez PKP PLK S.A.) odbywa się w języku polskim, stopień znajomości języka B1. Przewoźnicy mogą składać do PKP PLK S.A. wnioski o odstępstwo od wymagań językowych.

Mit der Trassenanmeldung bzw. dem Antrag auf Nutzung einer Serviceeinrichtung bei der DB Netz AG sichert das EVU die genannten Sprachkompetenzen des zum Einsatz kommenden Triebfahrzeugführer zu.

6.3.2. Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.

Die Verständigung zwischen den Mitarbeitern der EVU und dem Fahrdienstleiter (Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.) erfolgt in polnischer Sprache, Sprachniveau B1. Anträge auf Abweichung von der Sprachanforderung können die EVU bei der PKP PLK S.A. stellen.

6.4. Wyciąg z ogólnodostępnych przepisów operacyjno-technicznych zawartych w regulaminach sieci NBN.

6.4. Auszug zu den Regelungen des öffentlichen, betrieblich-technischen Regelwerks der Nutzungsbedingungen Netz.

*

6.4.1. Ograniczenie długości pociągów wraz z czynnymi lokomotywami

Długość pociągu w planowaniu nie może przekroczyć wartości wymienionych w rozdziale 5.2.1.(5) i 5.2.2.(6).

6.4.1. Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen

Die Gesamtzuglängen der angemeldeten Zugtrassen darf die in den Abschnitten 5.2.1.(5) und 5.2.2.(6) aufgeführten Gleislängen nicht überschreiten.

*

*

6.4.2. Rozkład jazdy

6.4.2. Fahrplan

*

a) Konieczność konstrukcji korzytania z rozkładu jazdy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym

Każdy pociąg, który przejeżdża przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym musi posiadać obowiązujący rozkład jazdy.

a) Notwendigkeit der Verwendung eines Fahrplans auf der Grenzbetriebsstrecke

Jeder Zug, der die Grenzbetriebsstrecke befährt, muss gültige Fahrplanunterlagen besitzen.

*

*

Pociągi, które są opóźnione więcej niż 20 godzin, nie mogą przejechać przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym. Dlatego w przypadku pociągów z opóźnieniem powyżej 20 godzin wymagany jest nowy dokument rozkładu jazdy na odcinek eksploatowany w ruchu granicznym. W tym celu konieczne jest złożenie odpowiedniego wniosku o przydzielenie trasy pociągu w ramach IRJ.

Züge, die mehr als 20 Stunden verspätet sind, dürfen die Grenzbetriebsstrecke nicht mehr befahren. Daher wird für Züge mit einer Verspätung von mehr als 20 Stunden eine neue, gültige Fahrplanunterlage für die Grenzbetriebsstrecke benötigt. Hierzu ist es erforderlich, eine entsprechende Trassenanmeldung im Gelegenheitsverkehr zu beantragen.

*

*

*

*

b) Odpowiedzialność za opracowanie rozkładów jazdy

Za opracowanie rozkładów jazdy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym odpowiada PKP PLK S.A. w uzgodnieniu z DB Netz AG. Odpowiedzialność za konstrukcję rozkładów jazdy poza odcinkiem eksploatowanym w ruchu granicznym leży w gestii odpowiedniego zarządcy infrastruktury kolejowej.

b) Verantwortung Fahrplanerstellung

Die Durchführung der Fahrplankonstruktion für die Grenzbetriebsstrecke erfolgt durch die PKP PLK S.A. in Abstimmung mit der DB Netz AG. Die Durchführung für die Fahrplankonstruktion außerhalb der Grenzbetriebsstrecke liegt beim jeweiligen Eisenbahninfrastrukturbetreiber.

*

*

*

*

c) Publikacja i dystrybucja rozkładów jazdy

PKP PLK S.A. udostępnia rozkłady jazdy dotyczące odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym przewoźnikowi, który złożył wniosek o przydzielenie trasy do PKP PLK S.A. Jeśli przewoźnik ten nie składa jednocześnie wniosku o przydzielenie trasy do DB Netz AG, jest on zobowiązany do udostępnienia dokumentów rozkładowych swojemu partnerowi po stronie niemieckiej, czyli kontrahentowi DB Netz AG.

c) Fahrplanveröffentlichung und Verteilung

Die PKP PLK S.A. stellt die Fahrplanunterlage für die Grenzbetriebsstrecke dem bei ihr trassenbestellenden EVU bereit. Wenn dieses EVU nicht gleichzeitig bei der DB Netz AG als trassenbestellendes EVU auftritt, ist es verpflichtet die Fahrplanunterlage seinem Kooperationspartner auf deutscher Seite, also dem Vertragspartner der DB Netz AG, zur Verfügung zu stellen.

*

*

*

*

*

<p>6.4.3. Numery pociągów a) Stosowanie międzynarodowych numerów pociągów W przypadku pociągu przekraczającego granicę obowiązkowe jest korzystanie z międzynarodowego numeru pociągu. Zmiana numeru pociągu w trakcie jazdy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym jest wykluczona. Numer pociągu musi być dostępny zarówno w DB Netz AG, jak i w PKP PLK S.A. przez cały okres kursowania pociągu. Nie powinna zmieniać numeru pociągu na stacji Küstrin-Kietz.</p>	<p>6.4.3. Zugnummer a) Verwendung einer internationalen Zugnummer Für einen grenzüberschreitend verkehrenden Zug ist eine internationale Zugnummer zu verwenden. Ein Wechsel der Zugnummer im Fahrtverlauf auf der Grenzbetriebsstrecke ist ausgeschlossen. Die Zugnummer muss sowohl bei der DB Netz AG als auch bei der PKP PLK S.A. für den gesamten Verkehrszeitraum verfügbar sein. Ein Wechsel der Zugnummer auf dem Bahnhof Küstrin-Kietz sollte nicht erfolgen.</p>	<p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p>
<p>b) Przydzielanie międzynarodowego numeru pociągu Przed zamawianiem trasy przewoźnicy mają obowiązek złożyć wnioski o przyznanie międzynarodowego numeru pociągu. Numery pociągu są przydzielane przez zarządców infrastruktury w następujący sposób: - w kierunku z Niemiec do Polski przewoźnik składa wniosek o przyznanie międzynarodowego numeru pociągu do regionalnej komórki ds. rozkładu jazdy DB Netz AG. - w kierunku z Polski do Niemiec numer pociągu międzynarodowy zostanie przydzielony przewoźnikom po złożeniu wniosku o przyznanie trasy do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. Przy składaniu wniosku o przyznanie trasy przewoźnicy są zobowiązani posługiwać się numerem pociągu przydzielonym przez zarządcę infrastruktury.</p>	<p>b) Vergabe einer internationalen Zugnummer Vor der Trassenanmeldung ist von einem beteiligten EVU eine internationale Zugnummer zu beantragen. Die Zugnummernvergabe erfolgt durch die Eisenbahninfrastrukturbetreiber wie folgt: - In der Richtung Deutschland - Polen beantragt das EVU die internationale Zugnummer bei den Ansprechpartnern der DB Netz AG. - In der Richtung Polen - Deutschland wird dem EVU die internationale Zugnummer beim Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A im Nachgang zur Trassenanmeldung zugewiesen. Die durch das EIU zugewiesene Zugnummer ist bei den Trassenanmeldungen durch die EVU zu verwenden.</p>	<p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p>
<p>6.4.4. Wniosek o przydzielenie trasy a) Podstawa umowna zamawiania tras Przewoźnicy zamawiają trasy zgodnie z przepisami - „Nutzungsbedingungen Netz“ DB Netz AG dla obszaru prowadzenia ruchu DB Netz AG, i - „Regulamin sieci“ PKP PLK S.A. dla obszaru prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. Wnioski o przydzielanie tras muszą być składane zarówno do PKP PLK S.A. jak i do DB Netz AG przez przewoźnika posiadającego prawo dostępu do infrastruktury u danego zarządcy infrastruktury.</p>	<p>6.4.4. Trassenanmeldung a) Vertragliche Grundlage für die Trassenanmeldung Die EVU beantragen die Trassen gemäß den Bestimmungen der - „Nutzungsbedingungen Netz“ der DB Netz AG für den Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG und der - „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. für den Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. Die Trassenanmeldungen sind bei der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. durch das beim jeweiligen EIU zugangsberechtigte EVU zu stellen.</p>	<p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p>

<p>Wnioski o przydzielanie tras pociągu muszą w odniesieniu do trasy przejazdu pokrywać się co najmniej w części dotyczącej odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.</p>	<p>Die Trassenanmeldungen müssen sich hinsichtlich des Laufwegs mindestens auf dem Abschnitt der Grenzbetriebsstrecke überschneiden.</p>	*
<p>b) Dwustronne uzgodnienia między przewoźnikami</p>	<p>b) Bilaterale Abstimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen</p>	*
<p>W okresie poprzedzającym złożenie wniosku o przydzielenie międzynarodowej trasy pociągu należy przeprowadzić koordynację handlową z udziałem wszystkich zaangażowanych partnerów w celu harmonizacji wniosku o przydzielenie trasy w odniesieniu do następujących punktów:</p> <ul style="list-style-type: none">- Obaj przewoźnicy są zobowiązani do złożenia wniosków o przydzielanie trasy odpowiednio w DB Netz AG i PKP PLK S.A. niezwłocznie po sobie. Okres pomiędzy złożeniem obu wniosków o przydzielanie trasy w ramach IRJ nie może przekraczać 24 godzin.- Wnioski o przydzielanie trasy złożone u obu zarządców infrastruktury muszą być zgodne pod względem charakterystyki (parametrów) pociągu i żądań dotyczących czasu przewozu.	<p>Im Vorfeld der Anmeldung von internationalen Trassen ist, unter Einbindung aller ggf. beteiligten Partner, eine kommerzielle Abstimmung zur Harmonisierung der Trassenanfrage hinsichtlich folgender Punkte vorzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Die Trassenanmeldungen der jeweiligen EVU sind entsprechend bei der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. in einer unmittelbaren, zeitlichen Abfolge vorzunehmen. Für Trassen im Gelegenheitsverkehr ist ein Zeitraum von 24 Stunden nicht zu überschreiten.- Die Trassenanmeldungen müssen bei beiden Infrastrukturbetreibern in Zugcharakteristik und Verkehrszeitregelung übereinstimmen.	*
<p>c) Minimalne wymagania dotyczące zamawiania tras:</p> <p>Wnioski o przydzielanie tras są wiarygodne, jeśli zawierają następujące informacje:</p> <ul style="list-style-type: none">- Jednoznaczne oznaczenie stacji początkowej i stacji końcowej w danym kraju. Stacja zmiany systemu Küstrin-Kietz nie jest wiarygodną stacją początkową ani stacją końcową dla pociągów towarowych. Wyjątkiem od tej zasady są ważne przyczyny eksploatacyjne.- Jednoznaczne oznaczenie stacji zmiany systemu.- Jednoznaczne oznaczenie przewoźnika, który złożył wniosek o przydzielanie trasy w drugim kraju.- Jednoznaczne wskazanie wymaganego czasu postoju wraz z odpowiednią technologią eksploatacji (np. zmiana lokomotywy, zmiana drużyny, tranzycja) na stacjach zmiany systemu.- Jednoznaczne oznaczenie w formie numeru pociągu wszelkich jazd poprzedzających lub dalszej jazdy w przypadku pociągów kończących lub rozpoczynających bieg lub w przypadku doprowadzania lokomotyw związanych z realizacją danego przewozu.	<p>c) Mindestanforderungen an die Trassenanmeldung:</p> <p>Trassenanmeldungen sind plausibel, wenn sie folgende Angaben enthalten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Eindeutige Benennung der Start- und Zielbetriebsstelle im jeweiligen Land. Der Systemwechselbahnhof Küstrin-Kietz ist keine plausible Start- und Zielbetriebsstelle im Güterverkehr. Ausgenommen sind hierbei zwingende betriebliche Gründe.- Eindeutige Benennung der zu befahrenden Systemwechselbahnhöfe.- Eindeutige Benennung des EVU, welches im jeweils anderen Land die Trassenanmeldung durchführt.- Eindeutige Angabe der benötigten Haltezeit und der entsprechenden Betriebstechnologie (Beispiel Lokwechsel, Personalwechsel, Transition) an den Systemwechselbahnhöfen.- Eindeutige Bezeichnung in Form der Zugnummer etwaiger Vor- und Nachleistungen bei beginnenden und endenden Zügen oder Zuführungen von Triebfahrzeugen, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Zugfahrt stehen.	*

**6.4.5. Koordynacja rozkładów jazdy
między zarządzami infrastruktury**

Trasy pociągów w indywidualnym rozkładzie jazdy są uzgadniane i potwierdzane między DB Netz AG a PKP PLK S.A. w ramach procedury Pre-Check. W ten sposób określa się, czy spełnione są warunki wstępne i wymagania minimalne dotyczące zamawiania tras.

W przeciwnym wypadku wnioski o przydzielanie trasy pociągu zostaną uznane za niewiarygodne i odrzucone.

Na etapie procesu tworzenia rocznego rozkładu jazdy wnioski o przydzielenie międzynarodowych tras pociągów są uzgadniane w ramach konferencji RNE-E.

**6.4.5. Fahrplantechnische
Abstimmungen der
Eisenbahninfrastrukturbetreiber**

Die internationalen Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr werden zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. im Rahmen des PreCheck Verfahrens abgestimmt und bestätigt.

Hierbei wird festgestellt, ob die Voraussetzungen und Mindestanforderungen an die Trassenanmeldungen erfüllt sind.

Sollte dies nicht der Fall sein, werden die Trassenanmeldungen als nicht plausibel angesehen und zurückgewiesen.

Für die Prozessphase der Netzfahrplanerstellung werden die internationalen Trassenanmeldungen im Rahmen der RNE-E Konferenz abgestimmt.

*
*
*
*
*
*
*

7. Uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S. A. i DB Netz AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych

7. Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB Netz AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen

7.1. Przepisy ruchu

7.1. Betriebsvorschriften

Lp · Nr Lf d. Nr ·	Według Ril DB Netz AG Hinweis auf Ril der DB Netz AG	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Według instrukcji PKP PLK Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.
		(...)	(...)	
3.	Do 408.0202 rozdz. 1 oraz do 408.2202 rozdz. 1 Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn.1	<p>Polecenia i meldunki - Oznaczenie pociągów</p> <p>W poleceniach i meldunkach pociągi określane są przy użyciu języka niemieckiego słowem „Zug” i numerem pociągu. W przypadku jazdy pociągów po torze zamkniętych słowa „Zug” należy zastępować przez wyraz „Sperrfahrt”.</p> <p>W poleceniach i meldunkach pociągi określane są przy użyciu języka polskiego słowem „Pociąg” i numerem pociągu. W przypadku jazdy pociągów po torze zamkniętych po słowie „Pociąg” dodaje się wyrazy „po torze zamkniętym”.</p>	<p>Aufträge und Meldungen - Bezeichnen der Züge:</p> <p>Züge sind in Aufträgen und Meldungen bei Nutzung der deutschen Sprache mit dem Wort „Zug” und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Zug” ist bei Sperrfahrten durch das Wort „Sperrfahrt” zu ersetzen.</p> <p>Züge sind in Aufträgen und Meldungen bei Nutzung der polnischen Sprache mit dem Wort „Pociąg” und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Pociąg” ist bei Sperrfahrten durch die Worte „po torze zamkniętym” zu ergänzen.</p>	Do Ir-1 § 23 ust. 7,8 i 9 Zu Ir-1 § 23 Abs. 7, 8 und 9
4.	-	<p>Dodatkowe informacje dotyczące pociągów przewożących towary niebezpieczne:</p> <p>W przypadku kursowania pociągów z towarami niebezpiecznymi - w tym z TWR (towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z działem 1.10.3.1.2 RID) - przewoźnik po stronie polskiej, przed przekroczeniem granicy w kierunku Polski, przekazuje elektroniczny wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu dyżurnemu ruchu stacji Kostrzyn KoA.</p> <p>W przypadku towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka zgodnie z punktem 1.10.3.1.2. RID (TWR) obowiązuje przewoźnika po stronie polskiej zaplanowanie pociągów za pośrednictwem systemu SEPE. W przypadku braku</p>	<p>Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern:</p> <p>Wenn Züge mit gefährlichen Gütern - darunter auch gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID - verkehren, hat das auf polnischer Seite auftretende EVU noch vor dem Übergang auf das polnische Streckennetz die Wagenliste dem Fdl Fdl KoA des Bahnhofs Kostrzyn zu übermitteln.</p> <p>Bei gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID gilt für das bei der PKP PLK S.A. auftretende EVU die Pflicht der Planung der Zugfahrt mit Hilfe des Systems SEPE. -Bei fehlender technischer</p>	Do Ir-1 § 24 ust. 13 i § 37 ust. 7 pkt 6 i § 14 ust. 8 i § 28 ust. 2 Ir-16 § 12 Zu Ir-1 § 24 Abs. 13 und zu § 37, Abs. 7, Pkt.6 und § 14 Abs. 8 und § 28 Abs. 2; Ir-16 § 12-

		<p>technicznej możliwości przeprowadzenia planowania w SEPE, wyznaczony pracownik przewoźnika powiadamia telefonicznie dyspozytora ds. planowania produkcji w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. w Szczecinie, podając informacje zgodnie z 8. 1) a) i b) § 17, Instrukcji Ir- 16.</p> <p>Przewoźnik zamawiający trasę w DB Netz AG powinien uwzględnić powyższe w planowaniu czasu postoju na stacji Küstrin-Kietz.</p>	<p>Möglichkeit der Nutzung des Systems SEPE informiert der dafür bestimmte Mitarbeiter des übernehmenden EVU den Disponenten für Planung in der Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. in Szczecin, und erteilt die gemäß Punkt 8.1) a) und b) des § 17 der Vorschrift Ir-16 erforderlichen Informationen.</p> <p>Das bei der DB Netz AG trassenbestellenden EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Küstrin-Kietz zu berücksichtigen.</p>	
		(...)	(...)	
7.	<p>Do 408.2301 rozdz. 1 Zu 408.2301 Abschn. 1</p>	<p>Brak znajomości linii przez maszynistę</p> <p>Prowadzenie pociągów przez maszynistę, nieposiadającego znajomości odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym, jest zabronione.</p>	<p>Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren</p> <p>Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist auf der Grenzbetriebsstrecke nicht erlaubt.</p>	<p>Do Ir-1§ 16 ust. 3 Zu Ir-1 § 16 Abs.3</p>
8.	<p>Do 408.0321 408.2321 rozdział 2 Zu 408.0321zu 408.2321 Abschn. 2</p>	<p>Zgłoszenie dyżurnemu ruchu gotowości pociągu</p> <p>Pociągi rozpoczynające bieg na stacji Kostrzyn w kierunku Küstrin-Kietz zgłaszają gotowość do odjazdu dyżurnemu ruchu KoA.</p>	<p>Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist</p> <p>Auf dem Bahnhof Kostrzyn in Richtung Küstrin-Kietz beginnende Züge, sind beim Fdl KoA fertigzumelden.</p>	<p>Do Ir-1 § 14 zu Ir-1 § 14</p>
9.	<p>Do 408.0331 rozdz. 3 ust. 3 oraz do 408.2331 rozdz. 3 ust. 3Zu 408.0331 Abschn. 3 Abs. 3 und zu 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3</p>	<p>Czoło pociągu znajduje się za semaforem</p> <p>Jeśli na odcinkach PKP PLK S.A. nie można stwierdzić jaki sygnał podaje semafor lub nie można podać sygnału zezwalającego na semaforze na odcinkach PKP PLK S.A. i DB Netz AG, maszyniście należy wydać rozkaz pisemny G nr 2.</p>	<p>Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus</p> <p>Ist im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. die Fahrtstellung nicht feststellbar oder kann in den Bereichen der Betriebsführung der PKP PLK S.A. und der DB Netz AG das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden, muss der Fahrdienstleiter die Zustimmung durch Befehl G, Nr. 2 erteilen.</p>	<p>Do § 62 ust. 5 Zu § 62, Abs. 5</p>
10	<p>Do 408.0411 oraz 408.2411 Zu 408.0411 und zu 408.2411</p>	<p>Rozkazy pisemne,</p> <p>Dyżurni ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym wydają polecenia na przejazdu przez granicę za pomocą dwujęzycznych druków rozkazów pisemnych G1-14 i G14.1-14.35 zgodnie z pkt. 10.1.</p> <p>Na druku można wydać więcej rozkazów pisemnych, jeżeli maszynista będzie w stanie</p>	<p>Schriftliche Befehle,</p> <p>Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf den Grenzbetriebsstrecken erteilen Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten mit den zweisprachigen Befehlsvordrucke G 1-14 und G14.1-14.35, gemäß Abschn. 10.1.</p> <p>Auf einem Vordruck dürfen mehrere Befehle erteilt werden, wenn diese vom Triebfahrzeugführer in der im</p>	<p>Do § 58 Zu § 58</p>

	<p>wykonać te rozkazy pisemne w podanej kolejności; w przeciwnym przypadku rozkazy pisemne muszą być wydane na dodatkowych drukach.</p> <p>Druki te należy kolejno ponumerować (np. druk 1 z 3 druków, druk 2 z 3 druków, druk 3 z 3 druków) i w tej kolejności przekazać drużynie pociągowej.</p> <p>Przy doręczaniu maszynista składa podpis na ostatnim druku.</p> <p>Przyczyny wydania rozkazu G12 są podane na stronie tylnej rozkazów G1-14. Przyczyny 80 do 83 zostały dodane w rozkazie G 1-14 tylko dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym.</p> <p>W celu wydania rozkazu G14 dyżurny ruchu stosuje w zasadzie dwujęzyczny wpis według załącznika językowego G14 „Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14 /Załącznik językowy do rozkazu G 14”.</p> <p>Na druku Załącznik językowy do rozkazu G 14 można wydać więcej rozkazów pisemnych, jeżeli maszynista będzie w stanie wykonać te rozkazy pisemne w podanej kolejności; w przeciwnym przypadku rozkazy pisemne muszą być wydane na dodatkowych drukach. Druki są zawsze numerowane w polu „druk/Vordruck ... W” rozkazu G14 w nagłówku Załącznika językowego G14. Załączniki językowe muszą być przyporządkowane bezpośrednio do druków rozkazu G14, które wskazują na te załączniki. W przypadku rozkazu pisemnego wydanego dla innego pociągu, numerację załącznika językowego można rozpocząć od „1W”.</p> <p>Jeżeli wyjątkowo należy użyć innego tekstu, to należy skreślić wpis „siehe Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14 (eigenes Blatt)/patrz Załącznik językowy do rozkazu G 14 (osobna kartka)” i wpisać dwujęzycznie inny tekst-do druku rozkazu 14.</p>	<p>Vordruck angegebenen Reihenfolge ausgeführt werden können; ansonsten müssen die Befehle auf mehreren Vordrucken erteilt werden.</p> <p>Diese Vordrucke müssen stets fortlaufend nummeriert werden (z.B. Vordruck 1 von 3 Vordrucken, Vordruck 2 von 3 Vordrucken, Vordruck 3 von 3 Vordrucken) und in dieser Reihenfolge dem Triebfahrzeugführer übermittelt werden. Bei Aushändigung unterschreibt der Triebfahrzeugführer nur auf dem letzten Vordruck.</p> <p>Die Gründe für einen Befehl G12 sind auf der Rückseite des Befehls G1-14 zu finden. Zusätzlich wurden die Gründe 80 - 83 für den Grenzbetrieb in den Befehl G 1-14 aufgenommen.</p> <p>Zum Erteilen des Befehls G14 verwendet der Fdl in der Regel die zweisprachigen Wortlaute auf dem Vordruck ‚Wortlautbeiblatt zum Befehl G14/Załącznik językowy do rozkazu G14’.</p> <p>Auf einem Vordruck ‚Wortlautbeiblatt zum Befehl G14’ dürfen mehrere Befehle erteilt werden, wenn diese vom Triebfahrzeugführer in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausgeführt werden können; andernfalls müssen mehrere Vordrucke verwendet werden. Die Vordrucke werden immer im Feld Vordruck/druk ... W im Befehl G14 und im Kopf des, Wortlautbeiblattes zum Befehl G14⁴ gleichlautend nummeriert. Die Wortlautbeiblätter folgen unmittelbar im Anschluss an den Vordruck mit dem Befehl G14, der darauf verweist. Bei einem Befehl für einen anderen Zug kann die Nummerierung wieder mit 1 W beginnen.</p> <p>Muss ausnahmsweise ein anderer Wortlaut verwendet werden, ist der Eintrag „siehe Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14 (eigenes Blatt) /patrz Załącznik językowy do rozkazu G 14 (osobna kartka)” zu streichen und der andere Wortlaut in den Befehl 14 zweisprachig einzutragen.</p>	
	<p>(...)</p> <p>Ponieważ dwujęzyczny rozkaz G14.1-G14.35 jest sporządzony na oddzielnym druku, może zostać doręczony maszyniście.</p>	<p>(...)</p> <p>Da der zweisprachigen Befehl G14.1- G14.35 auf einem eigenen Vordruck dargestellt wird, kann er</p>	

			dem Triebfahrzeugführer ausgehändigt werden.	
11	Do 408.2341r oz-dział 2 Zu 408.2341 Abschn. 2	Ograniczenie prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Przy doraźnych ograniczeniach prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należy powiadomić właściwą dyspozyturę. O ostrzeżeniach doraźnych należy informować drużyny pociągowe przy pomocy dwujęzycznych rozkazów pisemnych „G” Ograniczenia występujące po stronie niemieckiej podawane są w „La Bereich Ost”, natomiast Ograniczenia stałe występujące po stronie polskiej podawane są w WOS dla Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze. Ograniczenia prędkości na odcinku przygranicznym PKP PLK S.A. mogą zostać ujęte w La- Ost - do czasu ujęcia ich w WOS.	Geschwindigkeitseinschränkungen auf der Grenzbetriebsstrecke Bei unvorhergesehenen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecken ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit dem Befehl G zu unterrichten. Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf deutscher Seite der Grenzbetriebsstrecke auftreten sind in die La Bereich Ost aufzunehmen, und Längerfristige Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf polnischer Seite auftreten sind in den WOS Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze aufzunehmen. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK S.A. können - bis zur Aufnahme in den WOS- in die La aufgenommen werden.	Do § 59 zu § 59
		(...)	(...)	
13.	Do/zu 408.0411 rozd. 2 ust. 12 Do/zu 408.2411	Przekazywanie rozkazów pisemnych Rozkazy pisemne „G” doręcza nastawniczy nastawni KoA lub KoA3 (w zależności od sytuacji ruchowej) na wyraźne polecenie dyżurnego ruchu dysponującego nastawni KoA. Dyżurny ruchu stacji Küstrin-Kietz może również podyktować rozkaz „G” za pomocą urządzeń radiołączności.	Übermitteln von schriftlichen Befehlen Auf dem Bahnhof Kostrzyn händigt der Weichenwärter KoA oder KoA3 (je nach Betriebslage) den schriftlichen Befehl „G“ aus. Der Fahrdienstleiter Küstrin-Kietz darf den Befehl „G“ auch über Zugfunk diktieren.	Do § 57 Zu § 57
14.	Do 408.0411 rozd. 2 ust. 2 Zu 408.0411 Abschn. 2 Abs. 2	Miejsce doręczania rozkazów pisemnych Dyżurni ruchu odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym mogą w określonych przypadkach wzajemnie polecać sobie wydawanie rozkazów dwujęzycznych. Wydanie dwujęzycznego rozkazu dla każdego pociągu należy potwierdzić telefonicznie.	Ort der Befehlsübermittlung Die Fdl der Grenzbetriebsstrecken dürfen sich in bestimmten Fällen gegenseitig mit der Erteilung zweisprachiger Befehle beauftragen. Die Erteilung der zweisprachigen Befehle ist für jeden Zug fernmündlich zu bestätigen.	Do § 58 ust. 17 Zu § 58 Abs. 17
15.	do 408.0415 zu 408.0415	Powiadomienie o rozkładzie jazdy Druk powiadomienia o rozkładzie jazdy DB Netz AG nie jest stosowany na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym. Dane o rozkładzie jazdy podawane są dwujęzycznym rozkazem G 14 wraz z załącznikiem językowym W 1.	Fahrplan-Mitteilung Der Vordruck Fahrplan-Mitteilung der DB Netz AG wird auf den Grenzbetriebsstrecken nicht verwendet. Fahrplanangaben werden mit dem zweisprachigen Befehl G 14 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben.	Do Ir-1 § 51 (1) pkt 1, Ir-11 § 28 Zu Ir-1 § 51 Abs. 1 pkt 1

*

*
*
*
*
*

				Ir-11 § 28
16.		<p>Powiadamianie pociągów przy prowadzeniu robót</p> <p>Jeżeli na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. prowadzone są roboty, dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę o prowadzonych robotach rozkazem G nr 14 i załącznikiem językowym przyczyna nr W 15.</p>	<p>Unterrichtung der Züge bei der Ausführung von Arbeiten:</p> <p>Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. Arbeiten ausgeführt werden, müssen die Triebfahrzeugführer über die Arbeiten durch Befehl G Nr. 14 und Wortlautbeiblatt Nr. W 15 unterrichtet werden.</p>	<p>Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 1 lit. c i do le-1 (E 1) § 16 pkt 6c</p> <p>Zu Ir-1 § 57 Abs. 3 pkt 1 Buchst. c und zu le-1 (E1) § 16 pkt 6c</p>
		(...)	(...)	
18.	<p>Do 408.0435 rozdz. 2</p> <p>Zu 408.0435 Abschn. 2</p>	<p>Przesyłki wyjątkowo ciężkie</p> <p>Kiedy w telegramie zarządzającym jest podane, że przesyłka wyjątkowo ciężka poruszać się będzie z prędkością mniejszą niż podana w rozkładzie jazdy prędkość dopuszczalna składu pociągu, dyżurny ruchu musi maszyniście wydać rozkaz G Nr 12 załącznik językowa A przyczyna 41.</p>	<p>Schwerwagen</p> <p>Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl G Nr. 12, Beiblatt A Grund Nr. 41 erteilen.</p>	<p>Do Ir-1 § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 3 pkt 1 lit. d)</p> <p>Zu Ir-1 § 14 Abs. 10 und zu § 58 Abs. 3 Pkt.1d</p>
		(...)	(...)	
20.	<p>Do 408.2441</p> <p>Zu 408.2441</p>	<p>Szczególne uregulowania przy popychaniu</p> <p>Stosowanie lokomotyw popychających przekraczający granicy jest zabronione.</p>	<p>Besondere Regeln für das Nachschieben:</p> <p>Die Anwendung des Nachschiebens grenzüberschreitender Züge ist nicht erlaubt.</p>	<p>Do Ir-1 § 66 ust. 6</p> <p>Zu Ir-1 § 66 Abs. 6</p>
21	<p>Do 408.0445 oraz 408.2445</p> <p>zu 408.0445 und zu 408.2445</p>	<p>Pociągi pchane</p> <p>Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.</p>	<p>Geschobene Züge:</p> <p>Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf den Grenzbetriebsstrecken außer Mess-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.</p>	<p>Do Ir-1 § 67 ust. 1a</p> <p>Zu Ir-1 § 67 Abs. 1</p>
		(...)	(...)	
25.	<p>Do 408.0411 rozdz. 5 408.2411 rozdz. 5</p> <p>Zu 408.0411 Abschn 5 408.2411 Abschn 5</p>	<p>Cofnięcie polecenia odjazdu lub przejazdu</p> <p>W obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. wygaszenie sygnału zastępczego traktowane jest jako cofnięcie zezwolenia na odjazd lub przejazd pociągu, o ile czoło pociągu nie minie tego sygnału.</p> <p>Jeżeli zezwolenie na odjazd lub przejazd wydane rozkazem musi</p>	<p>Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages:</p> <p>Im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. gilt das Erlöschen des Signals Sz als Rücknahme des Abfahr- oder Durchfahrauftrages, solange die Spitze des Zuges noch nicht am Signal vorbeigefahren ist.</p> <p>Ist eine durch Befehl gegebene Zustimmung zur Ab- oder Durchfahrt</p>	<p>Do Ir-1 § 47</p> <p>Zu Ir-1 § 47</p>

*

		zostać anulowane, należy wydać nowy rozkaz G 14.35.	zu widerrufen, so ist der Befehl G 14.35 zu erteilen.	
		(...)	(...)	
28.	Do 408.0463 rozd. 10 408.2463 rozd. 1 Zu 408.0463 Abschn. 10 und 408.2463 Abschn. 1	Zezwolenie na jazdy po torze lewym W przypadku, gdy dyżurny ruchu nie może udzielić maszyniście zezwolenia na jazdę po torze lewym poprzez sygnał zezwalający (na PKP również Sz) wraz z W24/Zs6, on może udzielić maszyniście polecenie jazdy po torze lewym poprzez wydanie rozkazu G nr 4.	Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis: Wenn der Auftrag zur Fahrt ins Gegengleis nicht signalisiert werden kann, darf der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis mit dem Befehl G Nr. 4 erteilen.	Do Ir-1 § 54 ust. 7 Zu Ir-1 § 54 Abs. 7
29.	do 408.0463 oraz 408.2463 Zu 408.0463 und zu 408.2463	Uregulowania dla jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego Urządzenia sterowania ruchem na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Kostrzyn – Küstrin-Kietz przystosowana są do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego.	Regeln für das Fahren auf dem Gegengleis Auf der Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz - Kostrzyn und Gegenrichtung ist Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet.	do Ir-1 § 52 Zu Ir-1 § 52
		(...)	(...)	
41.	Do 408.0481 rozd. 10 oraz do 408.2481 rozd. 7 Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481 Abschn. 7	Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym Na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym i w tranzycie uprzywilejowanym dopuszczalna prędkość jazdy po torze zamkniętym wynosi: - dla pojazdów ciągniętych po torze zamkniętym 50 km/h, - dla pociągów pchanych po torze zamkniętym 30 km/h, przez przejazdy kolejowo-drogowe bez technicznego zabezpieczenia 20 km/h, - dopuszczalna prędkość pługu odśnieżnego wynika z instrukcji obsługi pługu odśnieżnego.	Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf Grenzbetriebsstrecken bzw. Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre beträgt - für gezogene Sperrfahrten 50 km/h, - für geschobene Sperrfahrten 30 km/h, jedoch bei Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung 20 km/h, - die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt richtet sich nach der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs.	Do Ir-1 § 55 ust. 10 Zu Ir-1 § 55 Abs. 10
		(...)	(...)	
43.	Do 408.0481 Zu 408.0481	Jazda powrotna lub kontynuacja jazdy po torze zamkniętym Jeśli podczas jazdy po torze zamkniętym pociąg jest zatrzymany na wolnym szlaku, wówczas maszynista musi, możliwie jak najszybciej, porozumieć się z dyżurnym ruchu, który wyprawi pociąg, w sprawie jazdy powrotnej lub kontynuacji jazdy. Dyżurny ruchu musi natychmiast powiadomić uczestników jazdy o jeździe powrotnej lub kontynuacji jazdy oraz wydać zgodę na jazdę powrotną lub kontynuację jazdy.	Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt Bei Halt einer Sperrfahrt auf freier Strecke muss der Tf den Fdl, der die Sperrfahrt abgelassen hat, so bald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt verständigen. Der Fdl muss sofort die Beteiligten von der Rück- oder Weiterfahrt benachrichtigen und der Rück- oder Weiterfahrt zustimmen.	Do Ir-1 § 55 ust. 6, 7 Zu Ir-1 § 55 Abs. 6, 7

44.	Do 408.0481 Zu 408.0481	Zakończenie jazdy po torze zamkniętym Jeżeli jazda po torze zamkniętym kończy się na stacji, wówczas maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd pociągu w pełnym składzie.	Sperrfahrt beenden Wenn eine Sperrfahrt auf einem Bahnhof endet, muss der Tf dem Fdl die Ankunft aller Fahrzeuge melden.	Do Ir-1 § 55 zu Ir-1 § 55
		(...)	(...)	
46.	Do 408.0531 rozd. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego porozumiewanie się z dyżurnym ruchu w następujących sytuacjach: a) niedopuszczalne przejechanie obok semafora oraz innych sygnalizatorów wskazujących „Stój”; b) przejechanie poza miejsce wymaganego zatrzymania według rozkazu pisemnego; c) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający; d) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje światło unieważniające; e) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy tarczy zaporowa (światlna) - która pokazuje sygnał Ra 12; f) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy tarczy zaporowa (światlna) - która pokazuje światło unieważniające; g) niedopuszczalne przejechanie poza koniec zezwolenia na jazdę w systemie ETCS; h) przejście w tryb „TR“ w systemie ETCS; i) przejście w tryb „TR“ w systemie ETCS wraz z komunikatem tekstowym “nieprawidłowe wyposażenie szlaku”; j) nagłe hamowanie w systemie ETCS poziom „0” w trybie “UN” przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający; k) nagłe hamowanie w systemie ETCS poziom „0” w trybie “UN” przy semaforze, który pokazuje światło unieważniające. Maszynista może kontynuować jazdę dopiero po otrzymaniu pisemnego rozkazu G nr 2.	Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen: a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal; b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre; c) PZB-Zwangsbremung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; d) PZB-Zwangsbremung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt; e) PZB-Zwangsbremung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt; f) PZB-Zwangsbremung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt; g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt; h) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR; i) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel”; j) Zwangsbremung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; k) Zwangsbremung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt. Die Weiterfahrt darf nur nach Erteilung eines Befehl G Nr. 2 erfolgen.	Do Ir-1 § 64 ust. 12 i ust. 14 Ir-1a § 7 ust. 6 Zu Ir-1 § 64, Abs. 12 und Abs. 14 Ir-1a § 7 Abs. 6

47.	Do 408.0531 rozd. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	Pominięcie sygnału „Stój” bez pozwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A. Jeżeli na posterunkach ruchu PKP PLK S.A. pociąg bez pozwolenia minął semafor wskazujący sygnał „Stój” i zatrzymał się poza ukresem rozjazdu, maszynista musi natychmiast podać „Alarm”.	Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Halt Signal: Ist der Triebfahrzeugführer auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. unzulässig an einem Halt zeigenden Signal und über das Grenzzeichen der folgenden Weiche hinausgefahren, muss er sofort das „Alarmsignal“ geben.	Do Ir-1 § 64 ust. 13 Zu Ir-1 § 64* Abs. 13*	*
		(...)	(...)		*
50.	Do 301.1101 odc. 2 Zu 301.1101 Abschn 2	Sygnaly na pociągach i innych pojazdach kolejowych - Oznaczenie czoła pociągu W obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. nie stosuje się sygnału Pc-2 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze szlaku dwu- i wielotorowego“. Pociągi jadące po torze lewym stosują sygnał Pc-1/Zg1.	Signale an Zügen - Spitzensignal Im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. wird das „Spitzensignal eines Zuges, welcher entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung auf einem Gleis einer zwei- und mehrgleisigen Strecke fährt“ - Pc-2 - nicht geführt. Züge auf dem Gegengleis führen das Spitzensignal Pc-1/Zg1.	Do le-1 § 14 ust (1), punkt 2) Zu le-1 § 14 Abs (1), punkt 2)	
51.	Do 408.0551 rozd. 1 Do 408.2691 rozd. 6 Zu 408.0551 Abschn. 1 zu 408.2691 Abschn. 6	Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu Jeżeli stwierdzono nieprawidłowy sygnał czoła pociągu, należy zgłosić to dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do granicy państwa . Dyżurny ruchu zatrzymuje tam pociąg. Po zatrzymaniu pociągu, należy postępować według przepisów KPI. W niniejszym MPG można ustalić zasady uzupełniające.	Spitzensignal nicht in Ordnung Wenn festgestellt wird, dass das Spitzensignal nicht in Ordnung ist, ist dies dem Fahrdienstleiter der der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldesstelle-zu melden. Der Fahrdienstleiter muss den Zug dort anhalten. Nach dem Anhalten des Zuges ist nach den Regeln des jeweiligen EIU zu verfahren. In der vorliegenden ÖGV können Ergänzungen getroffen werden.	Do Ir-1 § 77 ust. 1 Zu Ir-1 § 77 Abs. 1	*
		(...)	(...)		
53.	Do 408.2561 rozd. 1 Zu 408.2561 Abschn. 1	Jazda na widoczność Jazdę na widoczność można również nakazywać rozkazem pisemnym "G" nr 12. Jeżeli maszynista otrzyma polecenie jazdy na widoczność, może w zależności od warunków widoczności jechać tylko z taką prędkością, aby maszynista mógł bezpiecznie zatrzymać pociąg przed przeszkodą lub sygnałem „Stój”. Maszynista może jechać najwyżej 20 km/h.	Auf Sicht fahren: Das Fahren auf Sicht kann auch mit Befehl "G" Nr. 12 angeordnet werden. Wenn ein Triebfahrzeugführer auf Sicht fahren muss, darf er nach den Sichtverhältnissen nur so schnell fahren, dass er den Zug vor einem Fahrhindernis oder Haltsignal sicher anhalten kann. Die Höchstgeschwindigkeit beim Fahren auf Sicht beträgt 20 km/h.	Do Ir-1 § 32 Zu Ir-1 § 32*	
54.	Do 408.0561 oraz 408.2561	Zmniejszone tarcie między kołami, a szyną Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kołami a szyną, to musi on powiadomić kolejne pociągi jadące na	Verminderter Reibwert Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k)	

	rozdz. 2 ust. 2	odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym.	nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen.	Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k
	Zu 408.0561 und 408.2561 Abschn. 2 Abs. 2	Poza tym dyżurny ruchu musi powiadomić dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku ruchu według postanowień pkt. 10.2.3.6. „Postanowienia o zapowiadaniu pociągów i przekazywaniu innych meldunków w ruchu kolejowym między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi PKP PLK S.A. i DB Netz AG” Lp. 41. Maszyniści podczas jazdy muszą sprawdzić warunki hamowania pociągu i o wyniku powiadomić dyżurnego ruchu. Jeżeli maszyniści zgłosili, że już nie występuje wydłużenie drogi hamowania, należy zaprzestać powiadamiania następnych pociągów.	Außerdem muss der Fahrdienstleiter den Fdl der benachbarten Betriebsstelle verständigen. Dazu ist der Wortlaut nach Pkt. 10.2.3.6. „Bestimmungen für die Durchführung der Zugmeldungen und anderer Meldungen im Bahnbetrieb zwischen den benachbarten Zugmeldestellen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A.“, Ziffer 41 zu nutzen. Die Triebfahrzeugführer haben während der Fahrt das Bremsverhalten des Zuges zu prüfen und das Ergebnis dem Fahrdienstleiter zu melden. Haben die Triebfahrzeugführer festgestellt, dass keine Bremsverlängerungen mehr auftreten, ist auf die Unterrichtung weiterer Züge zu verzichten.	
55.	Do 408.0571 rozdz. 5 do 7 oraz 408.2571 rozdz. 5 do 7 Zu 408.0571 Abschn. 5 bis 7 und zu 408.2571 Abschn. 5 bis 7	Unieruchomiony pociąg na szlaku (...) Jeśli maszynista pojazdu dwustrakcyjnego może kontynuować jazdę unieruchomionego pociągu, to po zmianie rodzaju trakcji, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu. (...)	Liegegebliebener Zug auf der freien Strecke (...) Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegegebliebenen Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren. (...)	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) i § 64 ust. 17, i § 70 ust. 6-13 Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k und § 64
56.	Do 408.0571 408.2571 zu 408.0571 408.2571	Nieplanowe zatrzymanie pociągu na na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym (np. uszkodzenie pojazdu trakcyjnego) (1) Jeżeli na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dojdzie do nieplanowego zatrzymania pociągu n.p. z powodu uszkodzonego pojazdu trakcyjnego, maszynista musi zawiadomić niezwłocznie dyżurnego ruchu i zażądać potrzebnej pomocy. (2) O nieplanowym zatrzymaniu pociągu dyżurni ruchu informują się wzajemnie. (3) Jeżeli zatrzymany pociąg może jechać dalej, maszynista jest zobowiązany zawiadomić dyżurnego ruchu tego posterunku, którego poinformował o zatrzymaniu. Maszynista może jechać dalej tylko za zgodą dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego	Halt aus unvorhergesehenem Anlass (z.B. Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke) (1) Wenn auf der Grenzbetriebsstrecke ein Zug aus unvorhergesehenem Anlass, z.B. wegen eines schadhafte Fahrzeuges, hält, hat der Triebfahrzeugführer unverzüglich den Fahrdienstleiter zu verständigen und Hilfe anzufordern. (2) Über das unvorhergesehene Halten auf der Strecke informieren sich die Fdl gegenseitig. (3) Wenn ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren kann, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter, dem er das Halten mitgeteilt hat, von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen. Der	Do § 64, ust 17 zu § 64 (17)

*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*

		<p>przyległego do szlaku, na którym pociąg się znajduje.</p> <p>(4) W przypadku, gdy nie można zawiadomić dyżurnego ruchu o możliwości kontynuowania jazdy po nieplanowanym zatrzymaniu na szlaku, maszynista może prowadzić pociąg na zasadach „jazdy na widoczność” do miejsca, gdzie można nawiązać łączność z dyżurnym ruchu.</p> <p>(5) W przypadku uszkodzenia pojazdu trakcyjnego, który nie jest zdolny do dalszej jazdy, dyżurny ruchu informuje właściwego dyspozytora o konieczności zadysonowania pojazdu trakcyjnego w celu zwolnienia szlaku granicznego.</p> <p>Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie wraz z Betriebszentrale Berlin wspólnie ustalają, z której stacji oraz w którym kierunku należy wysłać pojazd zastępczy w celu zwolnienia szlaku granicznego.</p>	<p>Triebfahrzeugführer darf nur weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt hat.</p> <p>(4) Kann die Verständigung nicht herbeigeführt werden, muss der Triebfahrzeugführer bis zur Stelle, wo die Verständigung herbeigeführt werden kann, auf Sicht fahren.</p> <p>(5) Ist das schadhafte Triebfahrzeug nicht fahrtüchtig, informiert der Fdl die zuständige Betriebsleitung über die Notwendigkeit der Stellung eines Ersatztriebfahrzeuges.</p> <p>Die Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym in Szczecin entscheidet gemeinsam mit der Betriebsleitung Berlin, von welcher Seite ein Ersatztriebfahrzeug an den schadhafte Zug zu senden ist, und in welcher Richtung die Grenzbetriebsstrecke zu räumen ist.</p>	<p>* * * * * * * * * * * * * * *</p>
57.	Do /zu 408.2351	<p>Zabezpieczanie pojazdów na szlaku</p> <p>Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na szlaku odpowiadają pracownicy przewoźników.</p> <p>Dane o profilu odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym podane są w rozdziale 5.1.3.</p>	<p>Sichern der Fahrzeuge auf der Strecke:</p> <p>Für das Sichern der auf der Strecke verbliebenen Fahrzeuge sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich.</p> <p>Die entsprechenden Streckenneigungen sind im Abschnitt 5.1.3 angegeben.</p>	<p>Do /zu Ir-1 § 69 (3), (8) § 70</p> <p>*</p>
58.	Do 408.0572 rozd. 4-6 Zu 408.0572 Abschn 4-6 Do 408.2572 rozd. 2 zu 408.2572 Abschn. 2	<p>Pozwolenie, prędkość i warunki szczególne przy cofaniu pociągu</p> <p>Dyżurny ruchu wydaje zgodę na cofanie pociągu ze szlaku rozkazem G nr 14 i załącznikiem językowym przyczyna nr W4.</p> <p>Dla pociągów przekraczających granicę cofanie pociągu bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu jest zabronione.</p> <p>Jeżeli podczas cofania, pociąg będzie przejeżdżał przez przejazd kolejowodrogowy na odcinkach prowadzenia ruchu DB Netz AG to należy wydać dodatkowo rozkaz G nr 8.</p> <p>Maszynista musi przy cofaniu tak regulować prędkość, żeby w każdej chwili zatrzymać pociąg, ale nie może przekroczyć 10 km/h.</p> <p>Maszynista musi zgłosić dyżurnemu ruchu zakończenie cofania pociągu i zjechanie pociągu w całości.</p>	<p>Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen:</p> <p>Die Zustimmung zum Zurücksetzen von der freien Strecke erteilt der Fahrdienstleiter mit Befehl G Nr. 14 und Wortlautbeiblatt Grund Nr. W 4.</p> <p>Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten.</p> <p>Werden beim Zurücksetzen Bahnübergänge auf den Streckenabschnitten mit der Betriebsführung der DB Netz AG befahren, müssen Sie zusätzlich Befehl G Nr. 8 erteilen.</p> <p>Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann. 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden.</p> <p>Der Triebfahrzeugführer muss das Ende des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des zurückgesetzten Zuges dem Fahrdienstleiter melden.</p>	<p>Do Ir-1 § 70 ust. 1-5 Zu Ir-1 § 70 Abs. 1-5</p>

<p>59.</p>	<p>Do 408.2581 rozd. 3 Zu 408.2581 Abschn. 3</p> <p>Do 408.0581 rozd. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3</p>	<p>Żądanie zatrzymania pociągu przy grożącym niebezpieczeństwie Przy grożącym niebezpieczeństwie, któremu można zapobiec lub zmniejszyć jego skutki poprzez zatrzymanie pociągów, należy nadać sygnał alarmowy do zatrzymania wg postanowień zarządcy infrastruktury, którego infrastruktura jest eksploatowana. (...)</p>	<p>Nothaltauftrag geben bei drohender Gefahr Bei drohender Gefahr, die durch Anhalten von Zügen abgewendet oder gemindert werden kann, ist der Nothaltauftrag nach den Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers zu geben, dessen Infrastruktur befahren wird. (...)</p>	<p>Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69; i le-1 § 2 ust. 14 i § 15 ust. 1 pkt 1 i 2</p> <p>Zu Ir-1 § 65 Abs. und § 69, und le- 1 § 2 Abs. 14 und § 15 Abs. 1 pkt 1 und 2</p>
<p>60.</p>	<p>Do 408.0581 rozd. 3 oraz 408.2581 rozd. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3 und zu 408.2581 Abschn. 3</p>	<p>Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC Po odebraniu - sygnału alarmowego A-1r i braku określenia przyczyn jego nadania z dyżurnym ruchu – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, - „Kolejowego połączenia alarmowego REC” DB Netz AG maszynista musi natychmiast zmniejszyć prędkość pociągu do prędkości odpowiedniej dla jazdy na widoczność, oraz jeśli nie następuje „polecenie zatrzymania alarmowego”, maszynista może jechać dalej na zasadach „jazdy na widoczności“ do najbliższego posterunku ruchu nawet, jeżeli posterunek ten leży na obszarze prowadzenia ruchu sąsiedniego zarządcy infrastruktury, chyba że otrzymał od dyżurnego ruchu inne polecenie.</p>	<p>Notruf / Alarmsignal Nach dem Eingang - eines Alarmsignals A1-r und der fehlenden Verständigungsmöglichkeit mit dem Fdl muss der Tf nach dem Anhalten und der Feststellung, dass es keine Fahrthindernisse gibt, - eines Notrufs der DB Netz AG muss der Tf die Geschwindigkeit des Zuges sofort auf die für das Fahren auf Sicht geforderte Geschwindigkeit verringern und wenn kein Nothaltauftrag oder keine Durchsage folgt, nach den Regeln des „Fahren auf Sicht“ bis zur nächsten Betriebsstelle fahren – auch wenn sich diese Betriebsstelle im Bereich der Betriebsführung des benachbarten EIU befindet, wenn er keine andere Meldung oder Aufträge des Fdl erhält.</p>	<p>Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 le-1 § 15 ust. 1 pkt. 1 lit d i pkt 2 lit e i f</p> <p>Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69</p> <p>Ir- 5 § 12a</p> <p>le-1 § 15 Abs. 1 pkt. 1 Buchst. d und pkt 2 Buchst. e und f</p>
<p>61.</p>	<p>Do 408.0581 rozd. 4 oraz 408.2581 rozd. 4 Zu 408.0581 Abschn. 4 und zu 408.2581 Abschn. 4</p>	<p>Dalsze postępowanie po poleceniu zatrzymania w trybie awaryjnym Drużyna pociągowa po porozumieniu się z dyżurnymi ruchu, poza udzieleniem pomocy ludziom i podjęciem środków w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, może postępować tylko wg poleceń właściwego dyżurnego ruchu. W celu podjęcia dalszych środków właściwy dyżurny ruchu powinien wydać niezbędne polecenia.</p>	<p>Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages: Das Zugpersonal darf nach Verständigung des Fahrdienstleiters außer bei Hilfeleistung für Menschen und Maßnahmen bei Betriebsgefahr nur nach den Aufträgen des zuständigen Fahrdienstleiters handeln. Für die weiteren fahrdienstlichen Maßnahmen hat der zuständige Fahrdienstleiter die erforderlichen Aufträge zu erteilen.</p>	<p>Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69</p> <p>Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69</p>

*
*

		(...)	(...)	
72.	Do 408.2711 zu 408.2711	Przekroczenie długości pociągów Przekroczenie długości pociągu na stacji Kostrzyn i Küstrin-Kietz jest niedozwolone ponad użyteczną długość torów stacyjnych.	Überschreiten der Länge von Zügen: Eine Überschreitung der Zuglängen, die sich aus den vorliegenden nutzbaren Gleislängen für die Bahnhöfe Küstrin-Kietz beziehungsweise Kostrzyn ergeben, ist nicht zulässig.	Do § 19 ust. 5 Zu § 19 Abs. 5
73.	Do 408.48 Zu 408.48	Postanowienia dotyczące jazd manewrowych na stacjach zmiany systemu (1) Na stacji zmiany systemu DB Netz AG obowiązują reguły ujęte w instrukcji 408.48. (2) Na stacji zmiany systemu PKP PLK S.A. obowiązują postanowienia instrukcji Ir-1 oraz instrukcji Ir-9.	Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten auf den Systemwechselbahnhöfen (1) Auf den Systemwechselbahnhof der DB Netz AG gelten die Regeln der Ril 408.48. (2) Auf den Systemwechselbahnhof der PKP PLK S.A. gelten die Regeln der Fahrdienstvorschrift Ir-1 und der Rangiervorschrift Ir-9.	Do Ir-1 oraz Ir-9 Zu Ir-1 sowie Ir-9 * * * * * *
		(...)	(...)	
75.	Do 408.4831 rozd. 2 Zu 408.4831 Abschn. 2	Zabezpieczanie pojazdów przed zbiegnięciem (na stacjach): Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na stacjach odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu stacji podane są w ust. 5.2.	Festlegen von Fahrzeugen im Bahnhof: Für das Sichern der Fahrzeuge in den Bahnhöfen sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Neigungen der Bahnhöfe sind im Abschnitt 5.2 angegeben.	Do Ir-1 § 63 ust. 28 i Ir 9 §14 Zu Ir-1 § 63 Abs. 28 und Ir 9 §14
		(...)	(...)	
77.	Do 408.4841 rozd. 4 Zu 408.4841A bschn. 4	Zgłoszenie zwolnienia toru szlakowego po zakończeniu manewrów Maszynista (kierownik manewrów) musi zgłosić właściwemu dyżurnemu ruchu (nastawniczemu) ukończenie manewrów i powrót składu manewrowego w całości zgodnie z przepisami KPI prowadzącego ruch.	Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden: Der Triebfahrzeugführer oder der Rangierbegleiter teilt dem zuständigen Weichenwärter (bei PKP PLK S.A auch Fahrdienstleiter) das Beenden des Rangierens und die vollständige Rückkehr der Rangierfahrt nach dem Regelwerk des betriebsführende EIU mit.	Do Ir- 1 § 12 ust. 2 4, Ir-9 § 15 ust. 2 Zu Ir- 1 § 12 Abs. 2 und 4 Ir-9 § 15 Abs. 2

7.2. Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania

7.2.1.Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów

7.2.1.1 Przełączenie urządzeń dla kierunku jazdy z Polski do Niemiec

Dla przełączenia systemu SHP na system PZB wymagane jest zatrzymanie pociągu na stacji Kostrzyn. Postój w celu przełączenia urządzeń SHP/PZB należy zamówić we wniosku na RJ.

Fakt przełączenia urządzeń SHP na PZB maszynista pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu w następującymi słowami: „KoA, w pociągu nr PZB zostało załączone”.

7.2.1.2. Przełączenie urządzeń dla kierunku jazdy do Polski.

Punktem przełączenia urządzeń systemów zabezpieczających jazdy PZB na SHP jest stacja Kostrzyn.

Do przełączenia systemu PZB na SHP wymagane jest zatrzymanie pojazdu na stacji Kostrzyn. Postój w celu przełączenia urządzeń PZB na SHP należy zamówić we wniosku na RJ.

Fakt przełączenia urządzeń PZB na SHP maszynista pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu w następującymi słowami: „KoA, w pociągu nr SHP zostało załączone”.

7.2.1.3. Przełączenie urządzeń dla pociągów pasażerskich kursujących z Niemiec tylko do Kostrzyna i z powrotem

Nie ma potrzeby przełączania na system SHP, ponieważ stacja końcowa i początkowa pociągu znajdują się w tym samym miejsca w punkcie przełączania.

7.2.1.4. Wykonanie przełączenia za pomocą urządzeń technicznych infrastruktury

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Kostrzyn – Küstrin-Kietz nie jest wyposażony w żadne urządzenia techniczne umożliwiające dynamiczne przełączenie urządzeń oddziaływania. Jeśli będzie przewidziane zabudowanie technicznych urządzeń umożliwiających takie przełączenie wówczas wymagane są szczegółowe uzgodnienia pomiędzy DB Netz AG a PKP PLK S.A.

7.2. Betriebliche Vorgaben zur Transition

7.2.1. Transition der Zugsicherungssysteme

7.2.1.1. Transition in Richtung Deutschland

Im Bahnhof Kostrzyn ist ein Halt einzulegen, um die Umschaltung vom SHP- zum PZB - Zugbeeinflussungssystem auszuführen, der vom EVU zu bestellen ist.

Die erfolgte Umstellung der Zugsicherungseinrichtung von SHP auf PZB meldet der Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter KoA mit dem Wortlaut „KoA, w pociągu nr ...PZB zostało załączone”.

*
*

7.2.1.2. Transition in Richtung Polen.

Umschaltpunkt für die Zugbeeinflussungsanlagen von PZB auf SHP ist der Bahnhof Kostrzyn.

Dazu wird im Bahnhof Kostrzyn ein Halt eingelegt, der vom EVU zu bestellen ist. Die erfolgte Umstellung der Zugsicherungseinrichtung von PZB auf SHP meldet der Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter KoA mit dem Wortlaut „KoA, w pociągu nr ...SHP zostało załączone“.

*

7.2.1.3. Transition für Züge des Reiseverkehrs, welche von Deutschland her nur bis Kostrzyn und zurück verkehren

Auf eine Umschaltung auf das System SHP wird verzichtet, da der Jugendbahnhof und Zuganfangsbahnhof gleichzeitig auf den Umschaltpunkt fallen.

7.2.1.4. Durchführung von durch die Infrastruktur technisch gestützten Transitionsverfahren

Auf der Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz – Kostrzyn sind durch die Infrastruktur technisch gestützte Komponenten für die fahrende/dynamische Transition nicht vorhanden. Soweit ein technisches Transitionsverfahren zum Einsatz vorgesehen ist, bedarf dies jeweils einer besonderen Definition und Vereinbarung zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A.

*
*
*
*

7.2.1.5. Wykonanie manualnego przełączenia podczas jazdy

Dla pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia pozwalające dokonać manualnego przełączenia podczas jazdy obowiązują następujące postanowienia:

Pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi z kierunku Niemiec do Polski muszą przełączyć urządzenia na wysokości semaforów wjazdowych F względnie FF stacji Küstrin-Kietz, a przed osiągnięciem tarcz ostrzegawczych ToJ lub ToK odnoszących się do semaforów wjazdowych stacji Kostrzyn.

Pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi z kierunku Polski do Niemiec muszą przełączyć urządzenia niezwłocznie po minięciu wskaźnika W5 stacji Kostrzyn, a przed osiągnięciem tarcz ostrzegawczych Vf lub Vff odnoszących się do semaforów wjazdowych stacji Küstrin-Kietz. Fakt przełączenia urządzeń SHP na PZB maszynista pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu w Küstrin-Kietz.

7.2.2 Przełączanie radiołącności pociągowej

Przełączenia urządzeń na niemiecką radiołącność pociągową należy dokonać w odpowiednim czasie pomiędzy wskaźnikiem W5 stacji Kostrzyn ustawionym w km 341,255, a granicą prowadzenia ruchu, tak aby maszynista był dostępny dla dyżurnego ruchu Küstrin-Kietz od granicy prowadzenia ruchu w km 342,453/82,856.

Przełączanie urządzeń na polską radiołącność pociągową (analogową) na kanał radiołącności R3 następuje przy wskaźniku W 28 ustawionym w km 342,290.

7.2.1.5. Durchführung einer manuellen Transition während der Fahrt

Für Triebfahrzeuge, bei denen die Transition während der Fahrt manuell ausgeführt werden kann, sind nachfolgende Regelungen vorgesehen:

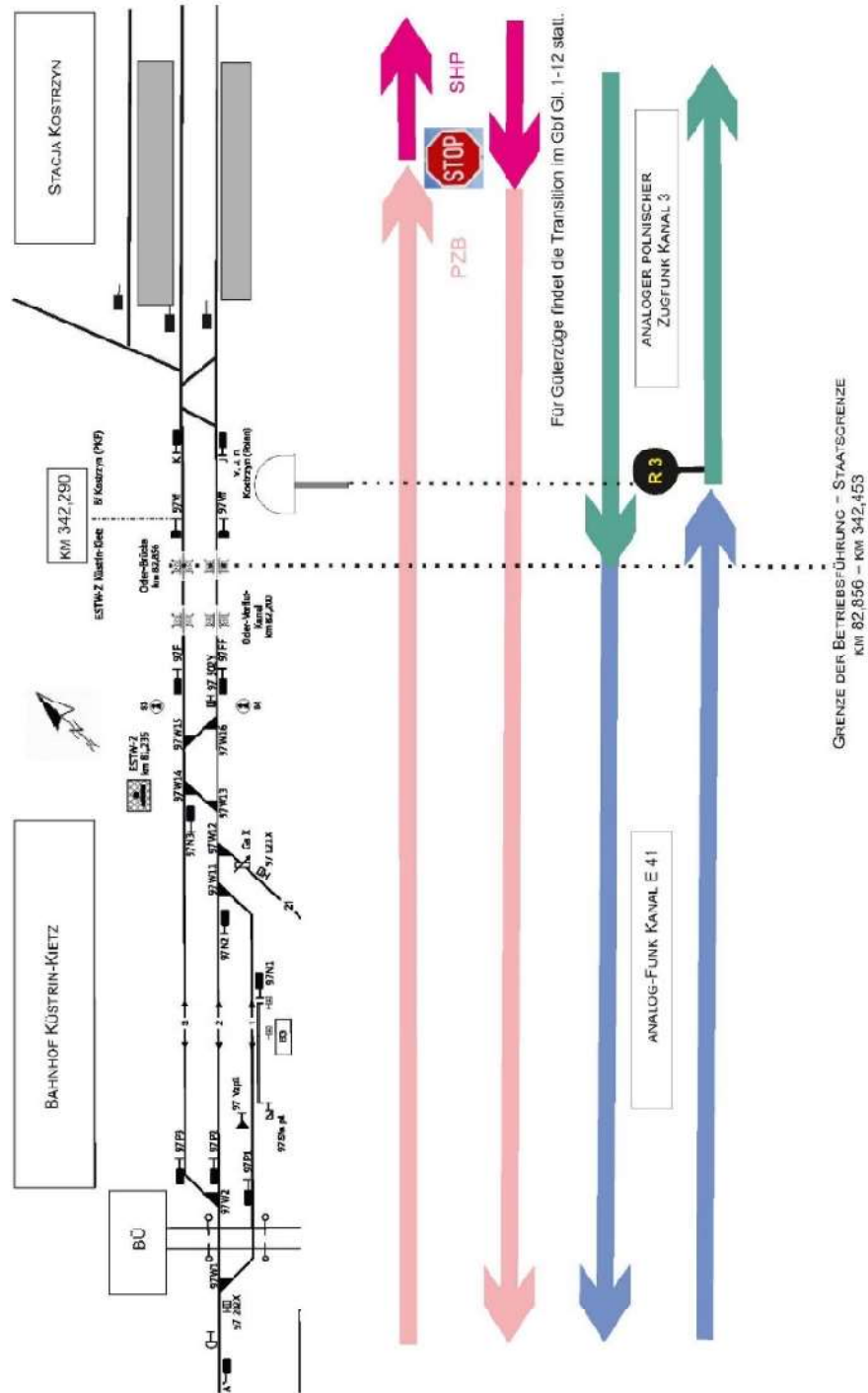
Bei Triebfahrzeugen aus Richtung Deutschland ist die Umschaltung von PZB auf SHP-System in Höhe der Einfahrsignale F bzw. FF des Bahnhofs Küstrin-Kietz und vor Erreichen der Vorsignale ToJ bzw. ToK des Bf. Kostrzyn vorzunehmen.

Bei Triebfahrzeugen in Richtung Deutschland ist die Umschaltung von SHP auf das PZB-System unmittelbar nach Passieren des Signals W5 des Bf Kostrzyn und vor Erreichen der Einfahrvorsignale Vf oder Vff des Bahnhofs Küstrin-Kietz vorzunehmen. Der Triebfahrzeugführer hat dies dem Fahrdienstleiter Küstrin-Kietz zu bestätigen.

7.2.2 Transition der Zugfunksysteme

Die Umschaltung in das deutsche Funknetz ist zwischen der Rangierhalttafel W5 des Bf Kostrzyn - aufgestellt in km 341,255 und der Betriebsführungsgrenze vorzunehmen, so dass der Tf für den Fdl Küstrin-Kietz ab der Betriebsführungsgrenze (km 342,453/82,856) erreichbar ist. *

Die Umschaltung in das polnische analoge Zugfunknetz - auf den Zugfunkkanal R 3 - erfolgt in Höhe des sonstigen Signals W 28 im km 342,290.



9. Postanowienia końcowe

9.1. Postanowienia ogólne

Uregulowania zostały sporządzone w dwóch dwujęzycznych egzemplarzach, w języku niemieckim i polskim, przy czym oba teksty są tak samo ważne.

DB Netz AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus i PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze otrzymują po jednym egzemplarzu Miejscowego Porozumienia Granicznego w języku polskim i niemieckim.

(...)

9.3. Nadanie mocy prawnej

„Miejscowe porozumienie graniczne między DB Netz AG Region Ost, Betrieb Netz Cottbus i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych we Zielonej Górze dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Kostrzyn - Küstrin-Kietz wchodzi w życie dnia 10.12.2023r. Jednocześnie w tym dniu traci moc prawną „Miejscowe Porozumienie Graniczne między Regionalnetz Ostbrandenburg, in Frankfurt (Oder) i PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Kostrzyn - Küstrin-Kietz“ z dnia 01.04.2014r., a treść Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008. nie stosuje się na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym regulowanym niniejszym MPG.

Zielona Góra,

za/für die
PKP PLK SA

Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze

9. Schlussbestimmungen

9.1. allgemeine Regelungen

Die AGV wird in zwei zweisprachigen Urschriften in deutscher und polnischer Sprache ausgefertigt. Beide Texte sind gleichermaßen gültig.

Die DB Netz AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus und die PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze erhalten je eine Ausfertigung der Vereinbarung in deutscher und in polnischer Sprache.

(...)

9.3. Inkraftsetzung

Die „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB Netz AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych Zielona Góra für die Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz - Kostrzyn tritt am 10.12.2023 in Kraft. Mit diesem Tage endet die Gültigkeit der „Örtliche Grenzvereinbarung zwischen der DB Netz AG, Regionalbereich Ost, Regionalnetz Ostbrandenburg in Frankfurt (Oder) und der PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze für die Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz - Kostrzyn“ vom 01.09.2009 und die Regeln der allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖGV aufgeführten Grenzbetriebsstrecke nicht angewendet.

Cottbus,

za/für die
DB Netz AG

Leiterin Betrieb Netz Cottbus,

*

*

*

*

*

09.11.2023r.

10. Załączniki

10.1. Wzory druków i określenia uzupełniające

Rozkaz G, przyczyna do rozkazu G 12 i załącznik językowy do rozkazu G 14

- wspólne pisemne rozkazy G1-14 pl/d [Format A4, druk dwustronny, (dla DB Netz AG jako druk 302.2000V01)] publikowany na stronie internetowej DB Netz NBN w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/6958782/f1d9f5d92e8d0f33d7f00cbe50e05043/302_2000v01-data.pdf

- wspólne pisemne rozkazy G14.1-14.35 pl/d [Format A4, druk jednostronny, (dla DB Netz AG jako druk 302.2000V02)] publikowany na stronie internetowej DB Netz NBN w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/6958784/04e83b2dff87fe0644c3d8491fec7054/302_2000v02-data.pdf

- wspólny załącznik językowy do rozkazu G14 pl/d, [Format A4, druk jednostronny, (dla DB Netz AG jako druk 302.2000V03)] publikowany na stronie internetowej DB Netz NBN w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/6958786/cc325fef594c626e5e161a4f199fa485/302_2000v03-data.pdf

10. Anhänge

10.1. Vordrucke und ergänzende Bestimmungen

Befehl G, Beiblatt A zum Befehl 12 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 14

- gemeinsame schriftliche Befehle G1-14 d/pl [Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB Netz AG als Vordruck 302.2000V01)] veröffentlicht in den NBN bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter

- gemeinsame schriftliche Befehle G14.1-14.35 d/pl [Format A4, einseitig bedruckt, (bei der DB Netz AG als Vordruck 302.2000V02)] veröffentlicht in den NBN bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter

- gemeinsames Wortlautbeiblatt zum Befehl G14 d/pl, [Format A4, einseitig bedruckt, (bei der DB Netz AG als Vordruck 302.2000V03)] veröffentlicht in den NBN bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter

10.1.1. Rozkazy G1-14 pl/d (strona przednia)

10.1.1. Befehle G1 – 14 d/pl (Vorderseite)

12 Sie müssen folgende Geschwindigkeiten beachten: Należy przestrzegać następujących ograniczeń prędkości:		Grund Nr. Przebiegowa nr.	
km/h km/h	in / auf / zwischen im / auf / zwischen na / pomiędzy stejszy / podaj / podaj	in / von na / od km / Sig kmśmierz.	bis do km / Sig kmśmierz.
	auf Sicht na widoczność	BF / Abzw / Ust stejszy / podaj / podaj	
	auf Sicht na widoczność		
	auf Sicht na widoczność		
12.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an Fahrdenksteller. Sprawdź, czy na torze nie ma przeszkód do jazdy; powiadom o wyniku dyspozytora ruchu.		
12.2	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnbürogebäude / Reisendenübergang Signal Zp 1/Rp 1; rufen Sie den Bahnbürogebäude / Reisendenübergang an. Wenn es ein Fahrzeug Ende der Straßenseite Reisendenübergang erreicht hat, zeigen Sie das Signal zurück. Bei der Annäherung an den Bahnbürogebäude / Reisendenübergang zeigen Sie das Signal zurück. Bei der Annäherung an den Bahnbürogebäude / Reisendenübergang zeigen Sie das Signal zurück. Bei der Annäherung an den Bahnbürogebäude / Reisendenübergang zeigen Sie das Signal zurück. Przy zbliżeniu się do przejazdu kol.-drog./przejścia dla podróżnych podawać sygnał „Baczność”. Po minięciu szerokości przejazdu (szerokości drogi kolowej)/szerokości przejazdu dla podróżnych przez czło pierwszego pojazdu jak najwcześniej zwrócić przejazd kol.-drog./przejście dla podróżnych.		
12.3	Schauen Sie nach Oberleitungsbeschäden. Melden Sie das Ergebnis an Fahrdenksteller. Zwracać uwagę czy siatka trakcyjna jest uszkodzona; powiadomić o wyniku dyspozytora ruchu.		
12.4	PZB-/SPH-Einrichtung am Einfähr- / Ausfähr- / Zwischen- / Block- signal Urządzenie PZB/SPH na wysokości semafora wjazdowego / wyjazdowego / drogowy / odstępowy / Vorsignal / LF-Signal in km - ständig wirksam / unwirksam. / tarczy ostrzegawczej / wskaźnika ograniczenia prędkości w km - stale aktywne/ nie aktywne.		
12.5	Warnen Sie Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1/Rp 1. Halten Sie an, wenn Personen das Gleis nicht verlassen. Ostrzec osoby znajdujące się przy i na torze kolejowym sygnałem Zp 1/Rp 1, zatrzymać, jeżeli osoby nie opuszczą toru.		
12.6	1) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. 2) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. 3) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. Człowiek, który nie jest prowadzony przez sygnał, nie może przejeżdżać przez przejazd kol.-drog./przejście dla podróżnych, chyba że jest to konieczne.		
12.7	Geben Sie bei der Annäherung an den Bahnbürogebäude / Reisendenübergang das Signal Zp 1/Rp 1. Przy zbliżeniu się do peronu podać sygnał Zp1/Rp1.		
13	Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen und Jazda na widoczność już nie obowiązuje między a entbunden.		
14	siehe Wortlaut zum Befehl 14 (eigenes Blatt) - patrz Załącz. językowy do Rozkazu G14 (osobna kartka) - druck		
Übermittlungskode Kod identyfikacji rozkazu			
Ort (miejsc)		Datum (data)	Uhr (godz.)
Fahrdenksteller (dyspozytór ruchu)		Ordnung (numer)	
bei fernmündlicher Übermittlung: Zugführer <input type="checkbox"/> Zugführer <input type="checkbox"/> andere <input type="checkbox"/> Ordnung <input type="checkbox"/> andere <input type="checkbox"/>			
Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer einzeichnen. Należy zakreślić pole przed numerem wyrażającym rodzaj rozkazu; należy skreślić kolumnę.			
X Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im angestrichelten Teil des Befehls przy przekazywaniu bezprzewodnie. X Traces nabeobserwujac, w nagloku rozkazu należy skreślić kolumnę.			

Befehle G 1 - 14		Vordruck Druck		von z	
Triebleitwagenführer maszynista pociągu trakcyjnego		-		-	
Zug Sperrfahrt		-		-	
Pociąg - jazda po torze zamkniętym - popychacz do pociągu		-		-	
Rozkazy G 1 - 14		-		-	
Standard: in Regelgleis - Cegengleis - Gleis: Miejsce / torze prawym - torze lewym (Signal/Sig/Sig/Sig) (Sigs Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) (tor nr., postój / od postój / do postój)					
weiterfahren.					
1	Sie dürfen im BF Zezwalam kontynuować jazdę ze stacji.....				
1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Jeżeli do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalna prędkość 40 km/h.				
2	Sie dürfen Zezwalam przejechać - jechać dalej - po przejechaniu UETS TR - - przy obiekcie				
Einfährsignal semafor wjazdowy / semafor drogowy / semafor / / Ausfährsignal / Semaforsignal / semafora wyjazdowego / tarczy zaporowej / semafora odstępowy. / / Signal Sh 2 / D1 / / Signal Sh 2 / D1 / / Signal Ne 14 / ETCs-Blockstelle / ETCs-Halt / Signalu Ne 14 / ETCs-podaj / ETCs-zatrzymanie		Bezeichnung des Signals / Oznaczenie semafora / km km km km km km		BF / stacji / / Abzw / / podaj / / Ust / podaj	
2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Jeżeli do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalna prędkość 40 km/h.				
3	Sie dürfen aus dem BF Zezwalam wyjechać ze stacji..... ausfahren.				
3.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Jeżeli do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalna prędkość 40 km/h.				
4	Sie fahren auf dem Cegengleis von od jechać po torze lewym do				
5	Sie - fahren / schieben nach - von od Jazda / popychanie - od do				
in Richtung w kierunku		bis do		und kehren zurück. i jazda z powrotem.	
5.1	Hinahrt auf dem Regelgleis, Rückfahrt auf dem Cegengleis. Po torze prawym, a powrót po torze lewym.				
5.2	Hinahrt auf dem Cegengleis, Rückfahrt auf dem Regelgleis. Po torze lewym, a powrót po torze prawym.				
8	Sie müssen - zwischen Zinst und Zinst - im BF / auf Abzw / Ust a posterunkiem zapowiadającym halten vor BU in km km zatrzymać pociąg przed przejazdem w km km.				
Sie dürfen weiterfahren, wenn BU gesichert ist. Dajazda jazda po zabezpieczeniu przejazdu.					
10	Fahren Sie signalgeführt weiter Wählen Sie ETCs-L oder ETCs-Betriebsart Zezwalam jechać dalej zgodnie ze wskazaniem semafora; wybrać poziom wybrać tryb Jeżeli 2000 m z maksymalna prędkość 40 km/h.				
10.1	Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Jeżeli do miejsca z ograniczoną prędkością najwyżej z prędkością rozkładową i przestrzegając wskaz. ograniczonej prędkości wysłanymi w kabinie maszynisty oraz sygnałom ograniczenia prędkości.				

Aktualisierung 7 gültig ab 12.12.2021 /
Zmiana 7 ważna od 12.12.2021

302.2000V01

RBS, Teil A AGV, Vordruck gemeinsame schriftliche Befehle G1-14 d/pl /
PRG, Część A OPG, wspólne pismo rozkazy G1-14 pl/d

Rozkaz G1-14 pl/d (strona tylna =
Załącznik językowy A do rozkazu G12)

Befehle G1 – 14 d/pl (Rückseite =
Beiblatt A zum Befehl G12)

35	Wiechen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od zwońnic	40 km/h 40 km/h
36	Wieche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Zwońnica zabezpieczona zamkiem HV 73 bez urządzenia zaporowego	5 km/h 5 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Ostrzeżenie podróżnych na peronie jest niemożliwe))
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Brak informacji o zmianie peronu	Auf Sicht na widoczność
Besonderheiten am Zug / Przypadki szczególne w pociągu		
40	Einstelle für LU-Sendungen Miejsce zwońnic dla przesyłek z przekroczenia skrajnia	10 km/h 10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerevagen Ograniczone nośność budowli inżynierskich dla przesyłek nadzwyczajnych))
42	Spitzensignal unvollständig Sygnali zwońnic nieprawidłowe	40 km/h 40 km/h
43	Windwarnung Ostrzeżenie przed silnymi wiatrami	80 km/h 80 km/h
Besonderheiten auf Grenzstrecken / Przypadki szczególne na odcinku eksploataowania w ruchu granicznym		
80	angeordnete Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nakaz zmniejszenia dopuszczalnej maksymalnej prędkości))
81	fehlende Bremshundertstel Brak wymaganego procentu masy hamującej))
82	Bauart der Fahrzeuge Typ pociągów))
83	fährt ab dem Hauptsignal im anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Hauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt Zmniejszona prędkość w okręgu zwońnicowym za semaforem, jeżeli semafor zswawala na jazdzie z ograniczoną prędkością.))

) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben
) Różne wskazania dotyczące prędkości

Aktualisierung 7 gültig ab 12.12.2021 /
Zmiana 7 ważna od 12.12.2021

Beiblatt A, Gründe zum Befehl 12
Załącznik A, przyczyny do rozkazu nr 12

Grund Nr. Przyczyna nr	Anlass für Befehl 12 Przyczyna rozkazu w dziele nr	Auftrag im Befehl 12 Spis treści rozkazu 12, Polecenie do rozkazu 12, kolumna 1 lub 2
1	Gleisbegleitung, Zugfolge / zajętość torów, następstwo pociągów Przeszkoda na torze	auf Sicht na widoczność
2	Fahrzeuge im Gleis Pojazdy na torze	auf Sicht na widoczność
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Pojazdy na torze zamkniętym	auf Sicht na widoczność
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis Wjazd na tor zakończony kołami oporowym	30 km/h 30 km/h
5	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis Wjazd na tor częściowo zajęty lub na tor, który jest tylko częściowo przejezdny lub na tor krótki zakończony kołami oporowym	20 km/h 20 km/h
6	Kein Durchfahrschweg Brak drogi ochronnej	30 km/h 30 km/h
Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen / Przejazdy kol.-drog., przejścia dla podróżnych, rowki szyn		
10	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert Przejazdy kol.-drog. niedostatecznie zabezpieczone	20 km/h 20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt Rowki szyn nieoczyszczone ze śniegu i lodu	30 km/h 30 km/h
12	Reisendenübergänge nicht gesichert Przejścia dla podróżnych niezabezpieczone	5 km/h 5 km/h
13	Schrankenwärter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden Dzielnik przejazdowy nie powiadomiony o odjeździe pociągu	20 km/h 20 km/h
Arbeiten, La oder WOS / Roboty, ostrzeżenia WOS lub La		
20	Bauarbeiten Roboty))
21	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis Miejsce nieprzejezdne na zamkniętym torze	auf Sicht na widoczność
22	Zustand nach Bauarbeiten Stan po robotach))
23	Bleibt offen Pozostaje wolne))
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La oder WOS Niższa prędkość w stosunku do WOS lub La))
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis Pracownicy na zamkniętym torze	20 km/h u. auf Sicht 20km/h i na widoczność
Mängel an Bahnanlagen / Uszkerki elementów infrastruktury kolejowej		
30	Mängel am Oberbau Zły stan nawierzchni))
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im Nachbargleis) Podjęcie uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) Podjęcie uszkodzeń na skutek zwich warunków atmosferycznych (usuwanie, wywróty itp.)	auf Sicht na widoczność
33	Bleibt offen Pozostaje wolne))
34	PZB-Sperreinrichtungen gesichert Torowe urządzenia PZB uszkodzone	50 km/h 50 km/h

302.2000V01

RBS, Teil A AGS / Vordruck gemeinsame schriftliche Befehle G1-14 d/pl /
PRG, Część A OPS, wspólne pismenne rozkazy G1-14 pl/d

10.1.3. Załącznik językowy do rozkazu G14 pl/d (strona przednia bez tylnej)

10.1.3. Wortlautbeiblatt zum Befehl G14 d/pl (Vorderseite)

W10	Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer in BF fahren. Jazda z opuszczonym pantografem w BF.	von - km- bis - km- EUV-Signale Wskazniki sygnalizacyjne	- bis - km- - nie ustawiła. - nie ustawiła.	- fahren. - nie ustawiła.
W11	Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer zwischen Zms1 und Zms2 Positionieren. Zms1 Zms2 Positionieren od - km- bis - km- EUV-Signale Wskazniki sygnalizacyjne	von - km- bis - km- EUV-Signale Wskazniki sygnalizacyjne	- bis - km- - sind nicht aufgestellt. - nie ustawiła.	- Positionieren. - fahren. - fahren.
W12	Bei Anhalten nachgelassen werden bis zum nächsten Stellort. Wskazniki sygnalizacyjne	Wskazniki sygnalizacyjne	- bis - km- - sind nicht aufgestellt. - nie ustawiła.	- bis zum nächsten Stellort. - nie ustawiła.
W13	Überprüfen Sie die Strecke Nr. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) auf Unweiskennzeichen (UT) für Bahndübergang in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km.	Überprüfen Sie die Strecke Nr. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) auf Unweiskennzeichen (UT) für Bahndübergang in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km.	- ist gültig. - ist ungültig.	- ist gültig. - ist ungültig.
W14	Überprüfen Sie die Strecke Nr. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) auf Unweiskennzeichen (UT) für Bahndübergang in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km.	Überprüfen Sie die Strecke Nr. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) auf Unweiskennzeichen (UT) für Bahndübergang in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km.	- ist gültig. - ist ungültig.	- ist gültig. - ist ungültig.
W15	Baumstellen, in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km.	Baumstellen, in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km.	- ist gültig. - ist ungültig.	- ist gültig. - ist ungültig.
W16	Achtung, Sturmwarnung! Fahren Sie zwischen Betriebsstelle mit höchstens 80 km/h. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km.	Achtung, Sturmwarnung! Fahren Sie zwischen Betriebsstelle mit höchstens 80 km/h. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km.	- ist gültig. - ist ungültig.	- ist gültig. - ist ungültig.
W17	Bei Gefahr der Unfallschwere, wenn die Führungsräder wieder angelegt werden, muss der Führer den Notbremsdruck betätigen. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km.	Bei Gefahr der Unfallschwere, wenn die Führungsräder wieder angelegt werden, muss der Führer den Notbremsdruck betätigen. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km.	- ist gültig. - ist ungültig.	- ist gültig. - ist ungültig.

Sie müssen die Bahn mit dem Stromabnehmer in BF fahren. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km.

Wortlaut	Vordruck	W
W1 Sie fahren - wegen leeren Gebiets - bis km/h. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km.	Vordruck	W
W2 Sie müssen zwischen Zms1 und Zms2 Positionieren. Zms1 Zms2 Positionieren	Vordruck	W
W3 Na lechniczenie niezabronionych przejazdach kol.-drog. nieznanymi tablicami „Baczność”. Techniczna Sicherung wie bei unbesetzten Weichen. Signal Zp-1/Rp-1. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km.	Vordruck	W
W4 Sie dürfen zurücksetzen - bis km/h. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km.	Vordruck	W
W5 Das Einheitsignal - das Ausfahrtsignal - das Zwischenignal - das Blocksignal. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km.	Vordruck	W
W6 Das Lichtsignal - das Ausfahrtsignal - das Zwischenignal - das Blocksignal. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km.	Vordruck	W
W7 Das Versignal - das Ausfahrtsignal - das Zwischenignal - das Blocksignal. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km.	Vordruck	W
W8 Das Einheitsignal - das Ausfahrtsignal - das Zwischenignal - das Blocksignal. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km.	Vordruck	W
W9 Bleibt offen. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km. Eintrag (Kf. Nr. Eintrag) für Bahndübergang in km.	Vordruck	W

Actualisierung 7 gültig ab 12.12.2021 /
Zmiana 7 ważna od 12.12.2021

302.2203/03

RB5, Teil A AGV, Vordruck gemeinsames Wortlautbeiblatt zum Befehl G14 d/pl /
PR5, Część A ORG, druk wspólny załącznik językowy do rozkazu G14 pl/d