



<b>Signalordnung, Bahnbetrieb international</b>	<b>Grenzüberschreitende Bahnstrecken</b>
<b>Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS) Forst (Lausitz) – Tuplice; Auszug für EVU</b>	<b>302.2206Z01 Seite I</b>

## 1 Geschäftsführung

Mit der örtlich zuständigen Geschäftsführung für die Richtlinie 302.2206Z01 wurde beauftragt:

DB Netz AG  
Region Ost  
Betrieb Netz Cottbus  
Vetschauer Straße 65  
03048 Cottbus

Die Richtlinie 302.2206Z01 beinhaltet die Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS), Teil A Allgemeine Grenzvereinbarung und Teil B Örtliche Grenzvereinbarung zwischen der DB Netz AG und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

## 2 Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze, Auszug für EVU

*siehe folgende Seiten*

# **Vorblatt**

mit Erläuterungen zu den Dateibestandteilen

Die Ril 302.2206Z01 setzt sich zusammen aus der

Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)  
DB Netz AG - PKP PLK S.A.  
[Auszug für die  
Eisenbahnverkehrsunternehmen]

Aktualisierung 7 ab 12.12.2021

Blatt 3 – 32 der Datei (Seiten 1 – 30 der AGV)

und dem Auszug für EVU aus der

Örtlichen Grenzvereinbarung (ÖGV)  
für die Grenzbetriebsstrecke

## **Forst (Lausitz) - Tuplice**

Aktualisierung 3 ab 01.02.2019

Blatt 33 – 72 der Datei (Seiten 1 – 40 der ÖGV)

<b>Signalordnung, Bahnbetrieb international</b>	<b>Grenzüberschreitende Bahnstrecken</b>
<b>Allgemeine Grenzvereinbarung zwischen DB Netz AG - PKP PLK S.A. Auszug für die Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>302.2201Z01 – 302.2208Z01 Seite 1</b>

Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS), Teil A Allgemeine Grenzvereinbarung (nachfolgend AGV genannt) zwischen der

DB Netz AG

und der

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.)

(nachfolgend auch Vertragspartner genannt)

**für die Grenzbetriebsstrecken    Löcknitz - Szczecin Główny**

**Tantow - Szczecin Główny**

**Küstrin/Kietz - Kostrzyn**

**Frankfurt (Oder) - Rzepin**

**Guben - Gubin**

**Forst (Lausitz) - Tuplice**

**Horka Gbf – Węgliniec**

**Görlitz – Zgorzelec**

Aktualisierung 7 - gültig ab 12.12.2021

**Geschäftsführende Stellen**

	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	DB Netz AG	*
	Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Wydział Ruchu Kolejowego	Eisenbahnbetriebsverfahren und Digitalisierung Bahnbetrieb	*
	ul. Targowa 74	Adam-Riese-Str. 11-13 Zentrale DB Netz	*
	03-734 Warszawa	60327 Frankfurt am Main	*
	POLEN	DEUTSCHLAND	*
Telefon	+48 22 473 2016	+49 69 265 31690	*
	Waldemar Bujnowski	Dirk Menne	*
E-Mail	waldemar.bujnowski@plk-sa.pl	dirk.menne@deutschebahn.com	*

**Fachautor**

		DB Netz AG	*
		Verfahren und Grundlagen konventioneller und digitaler Bahnbetrieb	*
		Adam-Riese-Str. 11-13 Zentrale DB Netz	*
		60327 Frankfurt am Main	*
		DEUTSCHLAND	*
Telefon		+49 69 265 31628	*
		Sebald Stumm	*
E-Mail		sebald.stumm@deutschebahn.com	*

### **Anwender**

- Die AGV ist
- \* - Mitarbeitern, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne oder Betra aufstellen,
- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und in der Instandhaltung und
- den Lehrkräften für den Bahnbetrieb
- \* zugänglich zu machen.

Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Der DB Netz AG steht an diesem Regelwerk das ausschließliche und unbeschränkte Nutzungsrecht zu. Jegliche Formen der Vervielfältigung zum Zwecke der Weitergabe an Dritte bedürfen der Zustimmung der der DB Netz AG.

**Nachweis der Aktualisierungen**

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Berichtigung eingearbeitet	
			am	durch
1	Anpassung an das aktuelle Regelwerk	09.12.2012		
2	Anpassung an das aktuelle Regelwerk	08.12.2013		
3	Änderungen aufgrund der Neuerstellung des Befehls G und des Wortlautbeiblattes, Streichung von EVU-Bestimmungen, Anpassung an das aktuelle Regelwerk	13.12.2015		
4	Anpassung der Definitionen, Fahrplanbestimmungen	11.12.2016		
5	Änderung der polnischen Bezugsstellen zur Ir-1, Berichtigung zu den Zugmeldungen	10.12.2017		
6	Anpassung an das aktuelle Regelwerk	15.12.2019		
7	Anpassung an das aktuelle Regelwerk, Fahrplanbestimmungen	12.12.2021		

\*

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Allgemeine Bestimmungen</b>	S. 6
1.1	Betriebsführung auf Grenzbetriebsstrecken bzw. auf den Strecken der erleichterten Durchgangsverkehre	S. 6
1.2	Begriffsbestimmungen	S. 6
1.3	Geltungsbereich	S. 7
1.5	Inkraftsetzung	S. 8
<b>2</b>	<b>Züge fahren</b>	S. 9
2.1	Zugangsbedingungen zum Netz	S. 9
2.2	Netzfahrplan	S. 11
2.3	Gelegenheitsfahrplan	S. 12
2.5	außergewöhnliche Sendungen	S. 12
<b>3</b>	<b>Betriebsvorschriften</b>	S. 14
3.2	Vordrucke und ergänzende Bestimmungen	S.210
3.2.1	Befehl G, Beiblatt A zum Befehl G12 und Wortlautbeiblatt zum Befehl G14	S. 22
3.2.2	Abkürzungsverzeichnis	S. 28
3.2.3	Verständigungsverbehelf „Gefahrgut“	S. 30

## **1 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 AGV für die Grenzbetriebsstrecken bzw. für die Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre Abweichungen und Ergänzungen zulassen. \*

Außerdem vereinbaren die EIU in der AGV die Abläufe zur Vorbereitung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf den Grenzbetriebsstrecken und den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre.

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

### **1.1 Betriebsführung auf Grenzbetriebsstrecken bzw. auf den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre**

Die „Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze“ legen die Grundsätze der Betriebsführung auf den Grenzbetriebsstrecken bzw. auf den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre fest, so dass die Zugfahrten von einem Bereich der Betriebsführung in den anderen Bereich der Betriebsführung sicher und störungsfrei erfolgen können. \*

### **1.2 Begriffsbestimmungen**

**Systemwechselbahnhof** „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.

**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.

**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 AGV und den ÖGV bzw. ÖVED. Die genaue Grenze der Betriebsführung wird in der ÖGV bzw. der ÖVED festgelegt.



**Erleichterter Durchgangsverkehr** ist der Eisenbahnverkehr auf einer die deutsch-polnische Staatsgrenze überschreitenden Eisenbahnstrecke zwischen Bahnhöfen, die auf der Infrastruktur des einen EIU liegen. Dabei findet ein Durchgangsverkehr auf einem bestimmten Abschnitt dieser Strecke über die Infrastruktur des anderen EIU statt.

**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.

\* **Gefährliches Ereignis:** Schwere Unfälle, Unfälle und Störungen gemäß § 3  
\* 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.

**Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)** sind öffentliche Einrichtungen oder privat-rechtlich organisierte Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben.

**Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)** sind öffentliche Einrichtungen oder privat-rechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.

\* **Zugangsberechtigte** sind Eisenbahnverkehrsunternehmen und internatio-  
\* nale Gruppierungen oder andere natürliche oder juristische Personen, ins-  
\* besondere zuständige Behörden öffentlicher Personenverkehrsdienste, Ver-  
\* lader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs. Zugangs-  
\* berechtigte werden in der AGV unter EVU subsummiert.

\*

### 1.3 Geltungsbereich

Die AGV gilt für die Grenzbetriebsstrecken sowie für Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A.

\*

### **1.5 Inkraftsetzung**

Die „Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze“ zwischen der DB Netz AG und der PKP Polskie Linii Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) treten am 14.12.2008 in Kraft und ersetzen die „Zusatzvereinbarung zur Grenzbetriebsvereinbarung für die Eisenbahngrenzübergänge zwischen der Deutschen Bahn AG (DB AG) und dem Unternehmen „Polnische Staatsbahnen AG“ (PKP S.A.) Teil I Vereinbarte Bestimmungen zu den Betriebs- und Signalvorschriften“ vom 18. August 2002.

Warszawa/Frankfurt n/M., dnia  
12.11.2008r.

za/für die PKP PLK SA

podp. Jerzy Michniowski

podp. Waldemar Bujnowski

Frankfurt am Main / Warszawa,  
den 12.11.2008

za/für die DB Netz AG

gez. Dr. Brandau

gez. Dr. Recknagel

### **Inkraftsetzung der Aktualisierung Nr. 7**

Die Aktualisierung Nr. 7 zu den „Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS), Teil A Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV) zwischen der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) und der DB Netz AG“ tritt am 12.12.2021 in Kraft. \*

za/für die PKP PLK SA

Warszawa, dnia 16.11.2021

podp. Jerzy Michniowski

podp. Waldemar Bujnowski

za/für die DB Netz AG

Frankfurt am Main, den 16.11.2021 \*

i.V. gez. Menne \*

Dirk Menne \*

i.A. gez. Stumm \*

Sebald Stumm \*

## 2 Züge fahren

### 2.1 Zugangsbedingungen zum Netz

- \* 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)“.

#### **Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU**

Die Verständigung zwischen den Mitarbeitern der EVU und dem Fahrdienstleiter (Betriebsführung durch die DB Netz AG) erfolgt in deutscher Sprache.


Die Verständigung zwischen den Mitarbeitern der EVU und dem Fahrdienstleiter (Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.) erfolgt in polnischer Sprache.

#### **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 dem Fdl und dem Triebfahrzeugführer werden Zahlen als eine Folge der einzelnen Ziffern ausgesprochen. Sie verzichten auf Abkürzungen und sie verwenden die vollständigen Namen der Betriebsstellen. Müssen sie Begriffe buchstabieren, ist die internationale Buchstabiertafel nach dem Regelwerk der DB Netz AG zu verwenden:

internationale Buchstabiertafel	
Richtlinie Wytuczna	
internationale Buchstabiertafel Międzynarodowy alfabet fonetyczny	Auszug aus Wyciąg z 481.0205A02
<b>International międzynarodowe</b>	
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

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.

#### **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.

### **Sonstige Bestimmungen**

In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen

- \* - die Fahrplanunterlagen für die Grenzbetriebsstrecke,
- \* - die La der DB Netz AG – Ausgabe Bereich Ost bzw. Südost, 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. 3.2.1
- Dodatek 2 zum Fahrplan (WOS) der zuständigen Zakład Linii Kolejowych mitgeführt werden.

### **Fahrplan - allgemeine Bedingungen**

- \* Die EVU beantragen die Trassen gemäß den Bestimmungen der NBN 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 PKP PLK S.A. macht dem bei ihr trassenbestellendem EVU für die Fahr-
- \* planunterlagen die Grenzbetriebsstrecke zugänglich.

- \* Für die Übermittlung der Fahrpläne für die Grenzbetriebsstrecke an das ko-
- \* operierende EVU ist das bei der PKP PLK. S.A. trassenbestellende EVU
- \* verantwortlich.

- \* Hinsichtlich der Vergabe der zu verwendenden Zugnummern wenden sich
- \* die EVU:

- \* - für Trassen der Richtung Deutschland-Polen an den regionalen
- \* An-sprechpartner „Fahrplan“ der DB Netz AG”,
- für Trassen der Richtung Polen-Deutschland an das Centrum
- Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A.

Jeder Zug, der die Grenzbetriebsstrecke beziehungsweise die Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre befährt, muss gültige Fahrplanunterlagen besitzen.

Züge, die mehr als 20 Stunden verspätet sind, dürfen die Grenzbetriebsstrecke bzw. die Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre nicht mehr befahren und sind neu als Zug im Gelegenheitsfahrplan zu vereinbaren.

## **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.

### **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.

### **2.5 Außergewöhnliche Sendungen**

1. Der Transport erfolgt auf der Grundlage der UIC-Merkblätter 502-1 (V) und 596 (V) für den Kombinierten Ladungsverkehr 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 mit Zugang zum Schienennetz der PKP PLK S.A. stellt einen Zustimmungsantrag für eine außergewöhnliche Sendung gemäß den Anforderungen der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. stellen.

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.

Die Verständigung über das Mitführen einer außergewöhnlichen Sendung erfolgt unter Angabe der DB Bza-Nummer und der PNZ-PKP PLK S.A. für jeden Zug besonders.

4. Für häufig auftretende außergewöhnliche Sendungen mit den 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.

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.

5. 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

<b>Allgemeine Grenzvereinbarung zwischen DB Netz AG - PKP PLK S.A.</b> <b>Auszug für die Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>	<b>302.2201Z01 –</b> <b>302.2208Z01</b> <b>Seite 13</b>
--	---

Zarządzenia Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. mit dem Ziel der Erteilung der Beförderungsanweisung zu senden.

In den ÖGV können hierzu Regelungen vereinbart werden.

### 3. Betriebsvorschriften

<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.</b>	<b>Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung</b>	<b>Hinweis auf Ril der DB Netz AG</b>
3	Zu Ir-1 § 23 Abs. 7, 8 und 9	<p><b>Aufträge und Meldungen</b></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>	Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn.1
4	Zu Ir-1 § 24 Abs. 13 und zu § 37, Abs. 7, Pkt.6 und § 14 Abs. 8 und § 28 Abs. 2; Ir-16 § 17	<p><b>Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern</b></p> <p>Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) melden den Disponenten der Außenstellen der Betriebsleitungen der PKP PLK S.A. vor Grenzübertritt in Richtung Polen mittels E-Mail (siehe Vordruck 3.2.3) Züge vor, die gefährliche Güter entsprechend den Richtlinien des RID befördern.</p> <p>Die Außenstellen der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. übermitteln dem eigenen Fahrdienstleiter diese Information über das Verkehren eines Zuges mit Gefahrgut.</p>	
6	Zu Ir-1 § 16 Abs. 3	<p><b>Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren</b></p> <p>Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist auf den Grenzbetriebsstrecken und den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre nicht erlaubt.</p>	Zu 408.2301 Abschn. 1
7	Zu Ir-1 § 62, Abs. 5	<p><b>Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus</b></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>	Zu 408.0331 Abschn. 3 Abs. 3 und zu 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3



Lfd. Nr.	Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf Ril der DB Netz AG
8	Zu Ir-1 § 58	<p><b>Schriftliche Befehle, besondere Form</b></p> <p>Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf den Grenzbetriebsstrecken bzw. auf den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre erteilen Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten mit den zweisprachigen Befehlsvordrucke G 1-14 und G 14.1-14.35, gemäß Abschn. 3.2.1.</p> <p>Auf einem Vordruck dürfen mehrere Befehle erteilt werden, wenn diese vom Triebfahrzeugführer in der im 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 G Nr. 12 sind auf der Rückseite des Befehls G 1-14 zu finden. Zusätzlich wurden die Gründe 80 - 83 für den Grenzbetrieb in den Befehl G 1-14 aufgenommen.</p> <p>Zum Erteilen des Befehls G Nr. 14 verwendet der Fdl in der Regel die zweisprachigen Wortlaute auf dem Vordruck „Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14/Załącznik językowy do rozkazu G 14“.</p> <p>Auf einem Vordruck „Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14“ 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 G 14 und im Kopf des Wortlautbeiblattes zum Befehl G 14' gleichlautend nummeriert. Die Wortlautbeiblätter folgen unmittelbar im Anschluss an den Vordruck mit dem Befehl G 14, 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 G 14 zweisprachig einzutragen.</p> <p>Die zweisprachigen Befehle G 14.1-G 14.35 (Vordruck Befehle G 14.1-14.35) werden bei Gebrauch auf der Grenzbetriebsstrecke bzw. bei den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre als eigenständige Befehle behandelt.</p> <p>Da der zweisprachigen Befehl G 14.1- G 14.35 auf einem eigenen Vordruck dargestellt wird, kann er dem an Triebfahrzeugführer ausgehändigt werden.</p>	Zu 408.0411 und zu 408.2411

\*  
\*

\*

Lfd. Nr.	Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf Ril der DB Netz AG
10	Zu Ir-1 § 58 Abs. 10, 11 und 12	<b>Übermitteln schriftlicher Befehle</b> In den ÖGV bzw. den ÖVED ist bekannt gegeben: - ob schriftliche Befehle diktiert werden, - ob ausgefüllte schriftliche Befehle ausgehändigt werden.	Zu 408.0411 Abschn. 2, sowie zu 408.2411 Abschn. 2
12	Zu Ir-1 § 51 Abs. 1 Punkt 1 und Ir-11 § 28	<b>Fahrplan-Mitteilung</b> Der Vordruck Fahrplan-Mitteilung der DB Netz AG wird auf den Grenzbetriebsstrecken und den Streckenabschnitten der Erleichterten Durchgangsverkehre nicht verwendet. Fahrplanangaben werden mit dem zweisprachigen Befehl G 14 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben.	Zu 408.0415
15	Zu Ir-1 § 57 Abs. 3 Punkt 1 Buchst. c und zu Ir-1 § 16 Punkt 6c	<b>Unterrichtung der Züge bei der Ausführung von Arbeiten</b> 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.	-
17	Zu Ir-1 § 14 Abs. 10 und zu § 58 Abs. 3 Punkt 1d, sowie Ir-10 § 21, 22, 23	<b>Schwerwagen</b> 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.	Zu 408.0435 Abschn. 2
19	Zu Ir-1 § 66 Abs. 6	<b>Besondere Regeln für das Nachschieben</b> Die Anwendung des Nachschiebens grenzüberschreitender Züge ist nicht erlaubt.	Zu 408.2441
20	Zu Ir-1 § 67 Abs. 1	<b>Geschobene Züge</b> Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf den Grenzbetriebsstrecken bzw. den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre außer Meß-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen. In der ÖGV können Abweichungen zugelassen werden.	Zu 408.0445 und zu 408.2445
24	Zu Ir-1 § 47	<b>Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages</b> Im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. <b>gilt das Erlöschen des Signals Sz als Rücknahme</b> des Abfahr- oder Durchfahrauftrages, solange die Spitze des Zuges noch nicht am Signal vorbeigefahren ist. Ist eine durch Befehl gegebene Zustimmung zur Ab- oder Durchfahrt zu widerrufen, so ist der Befehl G Nr. 14.35 zu erteilen.	Zu 408.0411 Abschn. 5, 408.2411 Abschn. 5

\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

Lfd. Nr.	Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf Ril der DB Netz AG
* 26	Zu Ir-1 § 54 Abs. 7	<b>Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis</b> 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.	Zu 408.0463 Abschn. 10 und zu 408.2463 Abschn. 1
* 27		(gestrichen)	
37	Zu Ir-1 § 55 Abs. 10	<b>Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten</b> 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.	Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481 Abschn. 7
38a	Zu Ir-1 § 55 Abs. 6, 7	<b>Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt</b> Bei Halt einer Sperrfahrt auf freier Strecke muss der Tf den Fdl, der die Sperrfahrt abgelassen hat, sobald 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.	Zu 408.0481
38b	Zu Ir-1 § 55	<b>Sperrfahrt beenden</b> Wenn eine Sperrfahrt auf einem Bahnhof endet, muss der Tf dem Fdl die Ankunft aller Fahrzeuge melden. <sup>39</sup>	Zu 408.0481



Lfd. Nr.	Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf Ril der DB Netz AG
* * * .	46 Zu Ir-1 § 32	<b>Auf Sicht fahren</b> 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.  Sie dürfen höchstens mit 20 km/h fahren.	Zu 408.2561 Abschnitt. 1
* * * * *	47 Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Punkt 2 Buchst. k	<b>Verminderter Reibwert</b> Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen.  Außerdem muss der Fahrdienstleiter den Fdl der benachbarten Betriebsstelle verständigen. Dazu ist der Wortlaut nach Pkt. 3.1 „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.	Zu 408.0561 und 408.2561 Abschnitt. 2 Abs. 2
* * * *	48	<b>Liegegebliebener Zug auf der freien Strecke</b> Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegegebliebenen Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren.	Zu 408.2571 Abschnitt. 3 und 5
*	49 Zu Ir-1 § 70 Abs. 1-5	<b>Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen</b> Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten.  Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann. 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden.  Der Triebfahrzeugführer muss das Ende des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des zurückgesetzten Zuges dem Fahrdienstleiter melden.	Zu 408.0572 Abschnitt. 4-6  Zu 408.2572 Abschnitt. 2
	50a Zu Ir-1 § 65 Abs. und § 69, und le-1 § 2 Abs. 14 und § 15 Abs. 1 Punkt 1 und 2	<b>Nothaltauftrag geben bei drohender Gefahr</b> 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.	Zu 408.2581 Abschnitt. 3

<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.</b>	<b>Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung</b>	<b>Hinweis auf Ril der DB Netz AG</b>
50b	Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69  le-1 § 15 Abs. 1 Punkt 1 Buchst. d und Punkt 2 Buchst. e und f	<b>Notruf / Alarmsignal</b> 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 höchstens 40 km/h 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 anderen Meldung oder Aufträge des Fdl erhält.	Zu 408.0581 Abschn. 3 und zu 408.2581 Abschn. 3 *
51	Zu Ir- 1§ 64 Abs. 5 sowie § 69	<b>Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages</b> 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.	Zu 408.0581 Abschn. 4 und zu 408.2581 Abschn. 4 * * * *
66	Zu Ir- 1 § 12 Abs. 2 und 4 Ir-9 § 15 Abs. 2	<b>Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden</b> 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.	Zu 408.4841 Abschn. 4 * * * * *

### **3.2 Vordrucke und ergänzende Bestimmungen**

#### **3.2.1 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)]

gemeinsame schriftliche Befehle G14.1-14.35 d/pl  
[Format A4, einseitig bedruckt, (bei der DB Netz AG als Vordruck 302.2000V02)]

gemeinsames Wortlautbeiblatt zum Befehl G14 d/pl  
[Format A4, einseitig bedruckt, (bei der DB Netz AG als Vordruck 302.2000V03)]

Befehle G 1-14 de/pl (Vorderseite)

Befehle G 1-14		Vordruck	
maszynista pojazdu trakcyjnego		von	
Zug - Sperrfahrt		Dnk	
Pociąg - jazda po torze zamkniętym - pociąg do pociągu		z	
Pociąg - jazda po torze zamkniętym - jazda manewrowa			
Standort:		in Regelgleis	
Miejsce:		Gegengleis	
		Gleis	
		Gleis-Nr. / Betriebsstelle nach Betriebsstelle	
		(für den Postenbesitzer oder Postenführer des Postens)	
1	Sie dürfen im BF weiterfahren.		
1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Jechac do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h.		
2	Sie dürfen - vorbefahren - weiterfahren nach Vorbefahrt / TR - am / in / in Richtung / spierzenie - od... bis / do... Jechac do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h.		
3	Sie dürfen aus dem BF ausfahren.		
3.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Jechac do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h.		
4	Sie fahren auf dem Gegengleis von ... bis ... Jechac po torze lewym ... od ... do ...		
5	Sie - fahren / schieben nach - von ... - od ... in Richtung / spierzenie - od... bis / do... w kierunku ... do ... und kehren zurück / i jazda z powrotem.		
5.1	Hinfahrt auf dem Regelgleis, Rückfahrt auf dem Gegengleis. Po boze prawym, a powrot po torze lewym.		
5.2	Hinfahrt auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf dem Regelgleis. Po boze lewym, a powrot po torze prawym.		
8	Sie müssen - zwischen Zmsn und Zmsn - im BF / auf Abzw. / Ust ... a posterunkiem zapowiadawczym ... halten vor BU ... in km ... km ... / w stacji / pod / pod / pod ... ztrzymać pociąg przed przejazdem w km ... km ... / w stacji / pod / pod / pod ...		
10	Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart ... Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren. Jechac 2000 m z maksymalną prędkością 40 km/h.		
11	Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Jechac do miejsca z ograniczoną prędkością najwyżej z prędkością rozkładową i przestrzegac wskazan. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führeranzeig und Langsamfahrsignale. ograniczonej prędkości wyświetlanych w kabine maszynisty oraz sygnałów ograniczenia prędkości.		

RBS, Teil A AGV: Vordruck gemeinsame schriftliche Befehle G1-14 dpl / PRG, Część A OPG: wspólnie pisemne rozkazy G1-14 pld  
302.2000V01  
Aktualisierung 7 gültig ab 12.12.2021 / Zmiana 7 ważna od 12.12.2021

12 Sie müssen folgende Geschwindigkeiten beachten:		Należy przestrzegać następujących ograniczeń prędkości:	
hoch / km/h	niedrig / km/h	im / auf / zwischen	und
na widoczność	na widoczność	BF / Abzw. / Ust	stacja / podg / podg
na widoczność	na widoczność	stacji (a) / podg / podg	
na widoczność	na widoczność	auf Sicht	
na widoczność	na widoczność	auf Sicht	
na widoczność	na widoczność	auf Sicht	
12.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an Fahrdienstleiter. Sprawdź, czy na torze nie ma przeszkód do jazdy, powiadom o wyniku dyżurnego ruchu.		
12.2	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnbürogebäudeübergang Signal Zp 1/Rp1; räumen Sie den Bahnbürogebäudeübergang schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Ende der Straße/des Reisendenübergangs erreicht hat. Przy zbliżeniu się do przejazdu kol.-drog./przejścia dla podróżnych podawac sygnał. Baczność! Po minięciu szerokości przejazdu (szerokości drogi kolowej)/szerokości przejścia dla podróżnych przez czło pierwszego pojazdu jak najszybciej zwohnic przejazd kol.-drog./przejście dla podróżnych		
12.3	Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an Fahrdienstleiter. Zwracac uwage czy siec trakcyjna jest uszkodzona; powiadomic o wyniku dyżurnego ruchu		
12.4	PZB-/SHP-Einrichtung am Einfahr- / Ausfahr- / Zwischen- / Block- signal / Urządzenie PZB/SHP na wysokości semafora wjazdowego/wyjazdowego/drogowisk. / odstępowy. / lancy oszazegawczaj / Lt-Signal in km - ständig wirksam / unwirksam. / wskazazka ograniczenia prędkości ..... w km..... stane aktywne/ nie aktywne.		
12.5	Warnen Sie Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1/Rp 1. Halten Sie an, wenn Personen des Gleis nicht verlassen. Waznac osoby znajdujace sie przy i na torze kolejowym sygnałem Zp 1/Rp 1, zatrzymac pociag, jezeli osoby nie opuszczaj toru.		
12.6	gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. w przypadku wykonywania jazdy na semafor.		
12.7	Obachten Sie bei der Annäherung auf den Bahnbüro Signal Zp 1/Rp 1. Przy zbliżeniu się do przejazdu pociagowy Signal Zp 1/Rp 1.		
13	Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen ... a ... entbunden. Jazda na widoczność juz nie obowiazuje miedzy ... a ...		
14	- siehe Wortlaute zum Befehl 14 (eigenes Blatt) - Vordruck W - patrz Załącz. ległowy do Rozkazu G14 (osobna kartka) - druk		

Übermittlungsgesche  
Kod identyfikacji rozkazu  
(Ort) (miejsc)  
(Datum) (data)  
(Uhr) (godz.)  
(Minuten) (min.)  
erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)  
Otrzymał (nazwisko - maszynista)  
bei fernmündlicher Übermittlung:  Zugführer  andere  Imme  
Sie müssen nach Zutreffendes im Kopf oder im angebrachten Teil des Befehls schrag durchkreuzen.  
Należy przekreżic pole przed numerem wygrananej rubryki. Treść nieobowiązująca w nagłówku rozkazu należy skreżic ukośnie.  
302.2000V01  
Aktualisierung 7 gültig ab 12.12.2021 / Zmiana 7 ważna od 12.12.2021



\*

**Befehl G 1-14 d/pl (Rückseite = Beiblatt A zum Befehl 12)**

35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od zwrótnic	40 km/h 40 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Zwrótnica 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
<b>Besonderheiten am Zug / Przypadki szczególne w pociągu</b>		
40	Engstelle für LU-Sendungen Miejsce zwężone dla przesyłek z przekroczoną skrajnią	10 km/h 10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwenwagen Ograniczona nośność budowli inżynierskich dla przesyłek nadwyżkowych	) )
42	Spitzensignal unvollständig Sygnali czopa pociągu są nieprawidłowe	40 km/h 40 km/h
43	Windwarnung Ostrzeżenie przed silnymi wiatrami	80 km/h 80 km/h
<b>Besonderheiten auf Grenzstrecken / Przypadki szczególne na odcinku eksploatawanym w ruchu granicznym</b>		
80	angepasste Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nakaz zmniejszenia dopuszczalnej maksymalnej prędkości	) )
81	fehlende Bremshundertstel Brak wymaganej procentu hamulczej	) )
82	Bauart der Fahrzeuge Typ pojazdów	) )
83	fährt ab dem Hauptsignal im anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Hauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt Zmniejszona prędkość w okregu zwrótnicowym za semaforem, jeżeli semafor zezwala na jazdę z ograniczoną prędkością.	) )

) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

) Różne wskazania dotyczące prędkości

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

Gund Nr. Przyczyna	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 Polecenie do rozkazu 12, kolumna 1 lub 2	auf Sicht na widoczność
Gleisbelegung	Przyczyna rozkazu w dółce Przebieg torów, następstwo pociągów	auf Sicht na widoczność
1	Gleis kann besetzt sein Przeszkoda na torze	auf Sicht na widoczność
2	Fahrzeuge im Gleis Pojazd na torze	auf Sicht na widoczność
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Przejazdy 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 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 Durchrutschweg Brak drogi odczłonnej	30 km/h 30 km/h
<b>Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen / Przejazdy kol.-drog., przejścia dla podróżnych, rowki szyn</b>		
10	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert Przejazdy kol.-drog. niedostatecznie zabezpieczone	20 km/h 20 km/h
11	Spurillen 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 Drobnik przejazdowy nie powiadomiony o odjeździe pociągu	20 km/h 20 km/h
<b>Arbeiten, La oder WOS / Roboty, ostrzeżenia WOS lub La</b>		
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	Beschaltigte im gesperrten Gleis Pracownicy na zamkniętym torze	20 km/h u. auf Sicht 20km/h na widoczność
<b>Mängel an Bahnanlagen / Usterki elementów infrastruktury kolejowej</b>		
30	Mängel am Oberbau Zły stan nawierzchni	) )
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im Nachbargleis) Podjęzienie uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdbeben, Sturmschäden usw.) Podjęzienie uszkodzeń na skutek złych warunków atmosferycznych (usunięto, wywoły itp.)	auf Sicht na widoczność
33	Bleibt offen Pozostaje wolne	) )
34	PZB-Streckeneinrichtungen gestört Torowe urządzenia PZB uszkodzone	50 km/h 50 km/h

302.2200V01

RBSt, Teil A AGV; Vordruck, gemeinsame schriftliche Befehle G1-14 d/pl /  
PRC, Część A OPG; wspólnie pisemne rozkazy G1-14 pl/d

Aktualisierung 7 gültig ab 12.12.2021 /  
Zmiana 7 ważna od 12.12.2021

Befehl G 14.1 - 14:35 d/pl (Vorderseite)

<b>Befehle G</b> Triebfahrzeugführer maszynista pojazdu trakcyjnego 14.1 - 14.35 Zug - Sperrfahrt - Schiebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt Rozkazy G Pociąg - jazda po torze zamkniętym - popychacz do pociągu - jazda manewrowa 14.1 - 14.35		Vordruck Druck ..... z ..... von ..... z ..... Standort: in Regelgleis - Gegengleis; Mlejsce: po torze prawym - po torze lewym (jeżeli ma być rozkaz) ..... (Gleis-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) (for nr., postać i nr., od postawnia do postawnia)
14.1	Rangieren im Bf Zewaliam na manewry na stacji ..... na torze wjazdowym aus Richtung ..... über Signal Ra 10/M 5/ z kierunku ..... poza sygnal Ra 10/M 5/ Einbahnweiche Nr. ..... hinaus bis ..... Uhr erlaubt. Rozpazd nr. .... do ..... godz.	14.35 Befehl Rozkaz G ..... (Übermittlungscode des zurückzugehorigen Befehls) (Kod nadawczy nalezajacego rozkazu)
14.2	Sie fahren in ein - besonders kurzes - Stumpfgleis. Wjazd na tor - troki - zakonczony kordem oporowym.	(Minuten) (min.)
14.3	Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einbahnweg. Wjazd ze skrocona droga przebiegu.	(Uhr) (godz.)
14.4	Halten Sie an vor - gestörten Zatrzymac pociag przed - uszkodzonym - - Einbahnsignal / Ausfahrtsignal / Blocksignal / - semaforem wjazdowym / semaforem wyjazdowym / semaforem drogowym / semaforem odstępowym / / Sperrsignal / Signal Sh ZD 1 - / torca zapora / sygnalem Sh ZD 1 - des Bf / der Ader / der Ost - ..... na stacji / pod / pod ..... auch bei Fahrtstellung des Bf / der Ader / der Ost - ..... ..... (km, besonderer Halteplatz / km, szczególne miejsce zatrzymania)	erteilen (Name, Triebfahrzeugführer) otrzymal (nazwisko - nazwisko) <input type="checkbox"/> Zugfunk/ <input type="checkbox"/> radio
14.5	Fahren Sie bis zur gestörten ETCS-Blockstelle Jazda az do uszkodzonego miejsca ETCS-podg mit höchstens der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit und halten dort auch bei ETCS-Fahrtaubnis an. z maksymalna rozkladowa predkoscia i zatrzymanie, takze pomimo zezwolenia udzielonego w ETCS.	Datum (data) Ort (miejsce) (Fahrendienstleiter) (czynny ruch)
14.6	Bleiben Sie halten. Kontynuowac postoj	erteilen (Name, Triebfahrzeugführer) otrzymal (nazwisko - nazwisko) <input type="checkbox"/> Zugfunk/ <input type="checkbox"/> radio
Übermittlungscode Kod identyfikacji rozkazu		

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer  
 ankreuzen  
 Należy zakreślić pole przed numerem  
 typowania rozkazu.

RBS, Teil A AGV: Vordruck gemeinsame schriftliche Befehle G14.1-14.35 d/pl /  
 PRG, Część A OPG: druk wspolne pisemne rozkazy G14.1-14.35 pld

302.2000V02

Aktualisierung 7 gültig ab 12.12.2021 /  
 Zmiana 7 wznae od 12.12.2021

**Befehl G 14.1 - 14.35 d/pl (Rückseite)**

**bleibt frei**

Wortlautbeiblatt zum Befehl G Nr 14 d/pl (Vorderseite)

	Vordruck druck	W
<b>Wortlaute zum Befehl G14</b>		
<b>Zalłącznik językowy do Rozkazu G14</b>		
Triebfahrzeugführermaschinenista pojazdu trakcyjnego		
Zug - Sperrfahrt - Schiebetrieb		
Pociąg - jazda po torze zamkniętym - popychacz do pociągu - jazda manewrowa		
<b>W1</b>	Sie fahren - wegen liegendebenen Zuges Nr. .... - bis km und - weiter - kehren Sie zurück - nach oraz - dalej - a powrót następuje - do	Uhr godz
<b>W2</b>	Sie müssen zwischen Zmst a pzap	Uhr godz
<b>W3</b>	Na techniczne niezabezpieczonych przejazdach kol.-drog. nieoznaczonych tablicami „Baczność”, oraz przy ograniczonej widoczności podawać sygnał „Zp 1/Rp 1”.	Minimalwert %
<b>W4</b>	Sie dürfen zurücksetzen - bis km Zgodna na cofanie	der Betriebsstelle postępu ruchu
<b>W5</b>	- Das Einfahrsignal - Das Ausfahrsignal - Das Zwischenignal - Das Blocksignal - Semafor wjazdowy - wjazdowy - drogowskazowy - odstępowy	- ist erlebchen - ist wjazdowy - ist drogowskazowy - ist odstępowy
<b>W6</b>	Das Lichtvorsignal Tarcza ostrzegawcza światła	- das Einfahrsignals - das Ausfahrsignals - semafora wjazdowego - semafora wjazdowego
<b>W7</b>	Das Vorsignal Tarcza ostrzegawcza	- das Einfahrsignals - das Ausfahrsignals - semafora wjazdowego - semafora wjazdowego
<b>W8</b>	Das Einfahrsignal - das Ausfahrsignal - Semafor wjazdowy - wjazdowy	- das Zwischenignal - das Blocksignal - drogowskazowy - odstępowy
<b>W9</b>	Bleibt offen Pozostaje wolne	zeigt ein zweifelhaftes Signalbild pojawia się sygnał wątpliwy na semaforze

<b>W10</b>	Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer im Bf Jazda z opuszczonym pantografem na stacji	- fahnen, - fahnen, - fahnen
<b>W11</b>	Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer zwischen und Zmst Postunkiem zapowiadawczym Postunkiem zapowiadawczym	- fahnen, - fahnen, - fahnen
<b>W12</b>	Bei Aufhängeschleppwagen Poprzecznice przy ruszeniu z miejsca	- bis - km - - nie ustawione.
<b>W13</b>	Übersticht La, Strecke Nr. Wykaz La, nr linii	- ist gültig - ist ungültig - - wichtig - nie wichtig -
<b>W14</b>	Unwirksamkeitsaste (UT) für Bahnübergang in km Obsługa urzędzenie uniemożliwające przejazd	bedienen. w km
<b>W15</b>	Bauarbeiten, in km Roboty	w km
<b>W16</b>	Achtung, Sturmwarnung! Fahren Sie zwischen Betriebsstelle und Betriebsstelle Uwaga, ostrzeżenie przed burzą! Jazda między posterunkiem ruchu a posterunkiem ruchu	mit höchstens 80 km/h. z maksymalną prędkością 80 km/h
<b>W17</b>	Befehl 2 wird ungültig, wenn Führungsgrößen wieder angeeignet werden. Rozkaz nr. 2 przestaje obowiązywać, gdy ponownie przesłane są dane do systemu	

Sie müssen Gültigkeit im Feld vor der Nummer ankreuzen.  
 Należy zaznaczyć pole przed numerem w tabeli przydatności.

X

302.2000/03

RBBS, Teil A AGV; Vordruck gemeinsames Wortlautbeiblatt zum Befehl G14 d/pl /  
 PRG, Część A OPG; druk wspólny załącznik językowy do rozkazu G14 pl/d

Actualisierung 7 gültig ab 12.12.2021 /  
 Zmiana 7 ważna od 12.12.2021

**Wortlautbeiblatt zum Befehl G Nr. 14 d/pl (Rückseite)**

**bleibt frei**

**3.2.2. Wykaz skrótów**

**3.2.2 Abkürzungsverzeichnis**

Pojęcie polskie	Skrót polski	Begriff deutsch	Abkürzung deutsch
Begriff polnisch	Abkürzung polnisch	Pojęcie niemieckie	Skrót niemiecki
dyżurny ruchu	dr	Fahrdienstleiter	Fdl
Europejski System Sterowania Pociągami (European Train Control System)	ETCS	europäische Zugbeeinflussung (European Train Control System)	ETCS
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
Miejscowe Porozumienia Tranzytu Uprzywilejowanego	MPTU	Örtliche Vereinbarungen über den erleichterten Durchgangsverkehr	ÖVED
Ogólne Porozumienie Graniczne	OPG	Allgemeine Grenzvereinbarung	AGV
przejazd kolejowo-drogowy	pk	Bahnübergang	BÜ
Polski skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	PNZ	Polnische Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr	PNZ
Niemiecki skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	Bza	Deutsche Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr (Betriebliche Zusatzanweisung)	Bza
pociąg	poc.	Zug	Z
posterunek odgałęźny	podg.	Abzweigstelle	Abzw
posterunek odstępowy	podś.	Blockstelle	Bk
posterunek zapowiadawczy	pzap.	Zugmeldestelle	Zmst
Punktowe urządzenia oddziaływania na pociąg	PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB
samoczynne hamowanie pociągu	SHP	System der selbsttätigen Zugbremsung	SHP
Uregulowania w zakresie prowadzenia ruchu przez granicę państwową	PRG	Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze	RfBS

Pojęcie polskie	Skrót polski	Begriff deutsch	Abkürzung deutsch
Begriff polnisch	Abkürzung polnisch	Pojęcie niemieckie	Skrót niemiecki
rozjazd	R	Weiche	W
semafor drogowskazowy	Sdr.	Zwischensignal	Zsig
semafor odstępowy	Sods.	Blocksignal	Bksig
semafor wjazdowy	Swj.	Einfahrsignal	Esig
semafor wyjazdowy	Swy.	Ausfahrsignal	Asig
stacja		Bahnhof	Bf
stacja towarowa		Güterbahnhof	Gbf
sygnał zaporowy	Z	Sperrsignal	Sperrsig
sygnał zastępczy	Sz	Ersatzsignal	-
wagon	wag.	Wagen	Wg
wykaz ostrzeżeń stałych (WOS)	Dod. 2	Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS)	Dod. 2
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

**3.2.3. Kommunikaty porozumiewawcze „towary niebezpieczne“ 3.2.3 Verständigungsbehelf „Gefahrgut“**

Für Züge auf der / dla pociągów na

<b>Grenzbetriebsstrecke / odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre/odcinkach linii tranzytu uprzywiejowanego</b>		
<b>Tantow – Szczecin Gumieńce*) Löcknitz - Szczecin Gumieńce*) Küstrin-Kietz – Kostrzyn*)</b>	<b>Frankfurt(O) – Rzepin*) Guben – Gubin*) Forst (L) – Tuplice*)</b>	<b>Horka – Węgliniec*) Görlitz – Zgorzelec*) Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka - Zittau*)</b>
<b>Empfänger / odbiorca:</b>		
<b>PKP PLK S.A.*) Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie</b>	<b>PKP PLK S.A. *) Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu</b>	<b>PKP PLK S.A. *) Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym we Wrocławiu</b>
<b>idde8.koordinator@plk-sa.pl</b>	<b>idde7.koordinator@plk-sa.pl</b>	<b>idde6.koordinator@plk-sa.pl</b>

\*) Nichtzutreffendes streichen  
\*) niepotrzebne skreślić

**Meldung vom EVU (Name):** \_\_\_\_\_  
**Meldunek od KPP (nazwa):** \_\_\_\_\_

**Zug-Nr.** \_\_\_\_\_ **am** \_\_\_\_\_ **„mit Gefahrgut“**  
**Pociąg nr** \_\_\_\_\_ **w dn.** \_\_\_\_\_ **„z towarem**  
**niebezpiecznym“**

**Datum / Unterschrift:** \_\_\_\_\_  
**Data / podpis:**



Ril 302.2206Z01

**Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze**

**Teil B**

## **Örtliche Grenzvereinbarung**

zwischen der

**DB Netz AG (DB Netz AG)**

**Regionalbereich Ost**

**Produktionsdurchführung Cottbus**

und der

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.)**

**Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze**

für die

**Grenzbetriebsstrecke**

**Forst (Lausitz) – Tuplice**

**Gültig ab 01.04.2014**

für die DB AG

für die PKP PLK S.A.

Geschäftsführende Stelle	DB Netz AG Regionalbereich Ost Betriebszentrale Regionale Betriebsplanung Granitzstraße 55-56 <b>13189 Berlin</b>	PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Ul. Traugutta 10 <b>65-025 Zielona Góra</b>
Telefon extern	+49 – 30 - 297 - 41655	+48 – 68 – 419 – 23 78
Fax extern	+49 – 30 – 297 - 41524	+48 – 68 – 419 – 23 62
E-Mail	<a href="mailto:Heribert.Uller@deutschebahn.com">Heribert.Uller@deutschebahn.com</a>	<a href="mailto:andrzej.pawelski@plk-sa.pl">andrzej.pawelski@plk-sa.pl</a>
Für die Infrastruktur zuständige Stelle	DB Netz AG Regionalbereich Ost Produktionsdurchführung Cottbus Netzbezirk Cottbus Vetschauer Straße 65 <b>03048 Cottbus</b>	PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Sekcja Eksploatacji Czerwieńsk ul. Kolejowa 17a <b>66-016 Czerwieńsk</b>
Telefon extern	+49 – 355 – 44 – 4424	+48 - 68 – 419 26 40
Fax extern	+49 – 355 – 44 – 5621	+48 - 68 – 419 26 50
* E-Mail	<a href="mailto:Andreas.Konzack@deutschebahn.com">Andreas.Konzack@deutschebahn.com</a>	<a href="mailto:jerzy.przadka@plk-sa.pl">jerzy.przadka@plk-sa.pl</a>

**Persönlich zuzuteilen (Auszug der ÖGV):**

Triebfahrzeugführer, Zugführer.

**Zugänglich zu machen:**

- Fahrdienstleiter, Notfallmanager und Mitarbeiter, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeiter, die Örtliche Richtlinien, Fahrpläne oder Betra aufstellen,
- Mitarbeiter mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb,
- Lehrkräfte für den Bahnbetrieb.

Copyright © 2014 by DB Netz AG, Regionalbereich Ost  
Alle Rechte der Verbreitung und Wiedergabe vorbehalten.

## Nachweis der Aktualisierungen

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Aktualisierung eingearbeitet	
			am	durch
	Neuherausgabe	01.04.2014		
1	Anpassung an die Bekanntgabe der Ril 408 (FV) und Organisationsveränderungen der PKP PLK S.A.	13.12.2015		
2	Anpassung an die AGV, Aufhebung von Bestimmungen für EVU beim Rangieren, Aktualisierung Rufverzeichnis	01.04.2017		
3	Redaktionelle Änderungen (Zuständigkeiten und Telefonnummern)	01.02.2019		

\*) Kennzeichen für berichtigte bzw. neugefasste Textstellen

## Inhaltsverzeichnis

### Vorbemerkungen

1	Geltungsbereich .....	6
2	Begriffserläuterungen .....	7
3	Fahren von Zügen .....	8
3.1	Arbeitszeiten der Grenzbetriebsstrecke .....	8
3.2	Betriebliche Bestimmungen für außergewöhnliche Sendungen .....	8
4	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen .....	9
4.1	Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke .....	9
4.2	Systemwechselbahnhöfe .....	11
5	Betriebsführung .....	12
5.1	Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien .....	12
5.2	Vorschriftenaustausch .....	12
5.3	Gegenseitige Unterrichtung und Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreibern .....	12
5.4	Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen .....	13
5.5	Bestimmungen der Betriebsführung bei Gleissperrungen .....	13
6	Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalvorschriften der DB Netz AG und PKP PKL S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und Internationalen Abkommen, die diesen Bereich betreffen .....	14
6.1	Betriebsvorschriften .....	14
6.2	Örtliche Regelungen die für Mitarbeiter der EVU, die am Eisenbahngrenzverkehr beteiligt sind .....	28
7	Instandhaltung von Anlagen der Infrastruktur .....	31
8	Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion .....	32
9	Inkraftsetzung .....	33
10	Anhänge .....	34
10.1	Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke .....	34
10.2	Schematischer Lageplan der Grenzbetriebsstrecke .....	34
10.3	Regelungen zur Bekanntgabe von Baustellen, La-Stellen und von außergewöhnlichen Ereignissen, die Einfluss auf den Betriebsablauf haben .....	34
10.4	Telekommunikationsverzeichnis .....	35

## Vorbemerkungen

**Grundsätzlich gelten für den grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb die Rechtsvorschriften des Staates und die Richtlinien (Instrukcje) und Anweisungen über die Betriebsführung sowie die Sicherheitsbestimmungen für den Eisenbahnbetrieb des Eisenbahninfrastrukturunternehmens dessen Infrastruktur genutzt wird.**

Darauf aufbauend können die „Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze“, Teil A und B sowie die „Nutzungsbedingungen für die Grenzbetriebsstrecke für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)“ Abweichungen und Ergänzungen zulassen.

(...)

Die vollständige RfBS, Teile A und B wird nur intern bei den EIU veröffentlicht.

Für die EVU und andere am Eisenbahnbetrieb auf der Grenzbetriebsstrecke Beteiligte werden „Nutzungsbedingungen für die Grenzbetriebsstrecken“ gefertigt, die Auszüge aus der RfBS, Teile A und B.

(...)

In den NB wird statt des Begriffs „Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS), Teil A AGV bzw. Teil B ÖGV“, der Begriff „Nutzungsbedingungen für Grenzbetriebsstrecken für EVU, Teil A Allgemeine Regeln bzw. Teil B Örtliche Regeln“ verwandt.

Auf nicht enthaltene Texte wird nicht hingewiesen. In der Regel sind dann Lücken in den Textnummerierungen.

Sofern in dieser Vereinbarung sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter“, „Fahrdienstleiter“, „Triebfahrzeugführer“, „Zugbegleiter“ usw. verwendet werden, beziehen sich diese auf Frauen und Männer in gleicher Weise.

## **1 Geltungsbereich**

Diese „Regeln für die Betriebsführung (RfBS), Teil B Örtliche Grenzvereinbarung (ÖGV)“ gilt für den Eisenbahngrenzverkehr zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. auf der Grenzbetriebsstrecke Forst (Lausitz) –Tuplice.

(...)

Diese ÖGV darf nur im Einvernehmen zwischen der PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze, und der DB Netz AG, Regionalbereich Ost, PD Cottbus, geändert oder ergänzt werden. Änderungen und Ergänzungen sind in beiden Sprachen zu fertigen und von beiden Seiten zu unterzeichnen. Sie werden mit dem Austausch der unterzeichneten Exemplare zum vereinbarten Termin gültig.

## 2 Begriffserläuterungen

Für den Eisenbahngrenzverkehr werden in dieser Zusatzvereinbarung Standardbegriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

– **Systemwechselbahnhof**

Systemwechselbahnhöfe sind für Reise- und Güterzüge auf deutscher Seite der Bahnhof Forst (Lausitz) und auf polnischer Seite der Bahnhof Tuplice.

– **Grenzbetriebsstrecke**

Grenzbetriebsstrecke für den Personen- und Güterverkehr ist die Strecke Forst (Lausitz) - Tuplice.

– **Grenze der Betriebsführung**

Grenze der Betriebsführung auf der Strecke Forst (Lausitz) - Tuplice ist die Staatsgrenze im km 23,720 (DB)/389,080 (PKP)

### **3 Fahren von Zügen**

#### **3.1 Arbeitszeiten der Grenzbetriebsstrecke**

Die Betriebsstellen der Grenzbetriebsstrecke Forst (Lausitz) – Tuplice sind für den Personen- und Güterverkehr entsprechend des Regelwerks mit unterbrochener Arbeitszeit geöffnet.

Die Arbeitszeiten der Betriebsstellen orientieren sich an den im Netzfahrplan festgelegten Zugtrassen und werden durch PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze, und dem Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung (PD) Cottbus festgelegt. Die konkreten Zeiten werden 30 Tage vor dem Beginn des jeweiligen Fahrplanabschnittes gegenseitig abgestimmt und Bekannt gegeben.

#### **3.2 Betriebliche Bestimmungen für außergewöhnliche Sendungen**

Bleibt offen



## 4 Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen

### 4.1 Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke

Die Grenzbetriebsstrecke Forst (Lausitz) – Tuplice ist eine eingleisige Strecke und Bestandteil des Transeuropäisches Netz (TEN).

Die **maßgebende Neigung** :

- Forst (Lausitz) bis zur Staatsgrenze 2,5 ‰
- Staatsgrenze bis Tuplice 7,2 ‰.

Der Bremsweg beträgt

- zwischen Forst (Lausitz) und der Staatsgrenze 1000 m
- von der Staatsgrenze bis Tuplice 1000 m.

zulässige **Streckengeschwindigkeit**:

Forst (Lausitz) – Staatsgrenze	120 km/h
* Staatsgrenze – Tuplice	90 km/h

Auf dem Abschnitt der deutschen Betriebsführung gilt die Fahrzeugumgrenzungslinie G2 (UIC) und auf dem Abschnitt der polnischen Betriebsführung A PN-69/K-02057.

Zwischen den Betriebsstellen Forst (Lausitz) – Tuplice ist ein halbautomatischer Streckenblock für eingleisige Strecken mit Erlaubniswechsel vorhanden.

Auf polnischer Seite ist analoger Zugfunk und auf deutscher Seite ist GSM-R (D) Zugfunk vorhanden.

- \* Auf der Grenzbetriebsstrecke befinden sich SHP-Anlagen. *(Die SHP – Magnete liegen grundsätzlich mindestens 200m vor allen Vorsignalen und mindestens 200m vor Einfahrsignalen, wenn diese die Ausfahrt mit vorsignalisieren.)*
- \* Die Grenzbetriebsstrecke ist ab Staatsgrenze auf deutscher Seite beginnend am Einfahrvorsignalsignal Vf des Bahnhofs Forst (Lausitz) mit PZB ausgerüstet.

Transitionsregel PZB/SHP siehe Abschnitt 6.2.

Das Einfahrvorsignal Vf aus Richtung Tuplice befindet sich im km 23,590.

Vom Bahnhof Forst (Lausitz) bis zur Staatsgrenze gilt die Streckenklasse D 4 (Radsatzlast 22,5 t, Meterlast 8,0 t/m) von der Staatsgrenze bis nach Tuplice gilt die Streckenklasse C 3.

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

**Auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt die zulässige**

**Radsatzlast = 20,0 t (196 kN)**

**Meterlast = 7,2 t/m (70,6 kN/m)**

Auf der Grenzbetriebsstrecke sind folgende Bahnübergänge vorhanden:

<b>Forst (Lausitz) - Staatsgrenze</b>		
<b>Lage [km]</b>	<b>Art der Sicherung</b>	<b>Bemerkungen</b>
23,373	BÜ 23,3 SIMIS LC	LzH/F-Fü + WS (fernüberwacht Fdl ESTW Forst (L))
22,955	BÜ 22,9 SIMIS LC	LzH-Fü + WS (fernüberwacht Fdl ESTW Forst (L))
22,518	BÜ 22,5 SIMIS LC	LzH/F-Hp (unter Deckung Hauptsignal)
22,236	BÜ 22,2 SIMIS LC	LzHH-Hp (unter Deckung Hauptsignal)
21,9	RÜ 21,9 SIMIS LC (Reisendensicherungsanlage)	LzH/F-Hp (unter Deckung Hauptsignal)

Hinweis: Die Einschaltung der Bahnübergangssicherungsanlagen in den km 23,373 und 22,955 erfolgt über Einschaltkontakte und wird vom Fahrdienstleiter des ESTW Forst (Lausitz) überwacht.

Der Einschaltkontakt für den BÜ im km 23,373 liegt auf polnischer Seite im km 24,400/388,418

Der Einschaltkontakt für den BÜ im km 22,955 liegt auf polnischer Seite im km 23,810/389,008.

Bahnstraßenübergänge

\*

<b>Staatsgrenze - Tuplice</b>		
<b>Lage [km]</b>	<b>Art der Sicherung</b>	<b>Bemerkungen</b>
388,624	elektrische Haltlichtanlage mit Überwachungssignal aus Richtung Tuplice	Kategorie C, Überwachung Bf Tuplice
385,820	techn. nicht gesichert	Kategorie D
381,815	techn. nicht gesichert	Kategorie D
379,437	techn. nicht gesichert	Kategorie D

Hinweis: Die Einschaltkontakte in Richtung Tuplice für die Haltlichtanlage in km 388,624 liegen auf deutscher Seite im km 23,183.

## 4.2 Systemwechselbahnhöfe

### **Bahnhof Forst (Lausitz)**

Der Bahnhof ist für den Personen- und Güterverkehr zugelassen.

Auf dem Bahnhof Forst (Lausitz) befindet sich der örtlich zuständige Fahrdienstleiter (özF) im elektronischen Stellwerk in der Nähe des Bahnübergangs Berliner Straße.

Der Bahnhof ist mit Ks-Signalen ausgerüstet.

Er ist nicht elektrifiziert.

Die Neigung zwischen dem Einfahrtsignal aus Richtung Tuplice und den Ausfahrtsignalen in Richtung Tuplice beträgt 5,3 ‰.

Die maßgebende Neigung im Bahnhof Forst (Lausitz) zwischen den Ausfahrtsignalen beträgt weniger als 2,5 ‰.

Der Bahnhof ist mit GSM-R (D) Zugfunk ausgestattet.

### **Bahnhof Tuplice**

Der Bahnhof ist für den Personen- und Güterverkehr zugelassen.

Der Bahnhof Tuplice besitzt ein Fahrdienstleiterstellwerk „Tp“ und einen Weichenwärterstellwerk „Tp-1“.

Der Bahnhof ist mit Lichtsignalen ausgestattet.

Er ist nicht elektrifiziert.

Die maßgebende Neigung im Bf Tuplice beträgt 0,7 ‰

Der Bahnhof ist mit analogem Zugfunk ausgestattet. Der Bahnhof verfügt über mechanische Sicherungsanlagen.

## **5 Betriebsführung**

### **5.1 Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien**

Zusätzlich zu den Regelungen der jeweiligen EIU gelten auf der Grenzbetriebsstrecke die Bestimmungen der Regeln für die Betriebsführung (RfBS), Teil A Allgemeine Grenzvereinbarung AGV) und der Teil B Örtlichen Grenzvereinbarungen (ÖGV).

### **5.2 Vorschriften austausch**

(...)

### **5.3 Gegenseitige Unterrichtung und Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreibern**

(...)

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

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.

## 5.4 Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen

### (1) Allgemeines

Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke Forst (Lausitz) - Tuplice sind seitens der

- DB Netz AG

die Betriebszentrale Berlin des Regionalbereichs Ost

- der PKP PLK S.A.

die Betriebsleitung Warschau (Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Warszawie) –Außenstelle der Betriebsleitung in Poznan (Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu).

Bei Abweichungen vom Fahrplan oder teilweise eingeschränkter Fahrwegverfügbarkeit treffen die Betriebsleitstellen beider EIU Entscheidungen zur Fortführung des Zugbetriebes in bestmöglicher Qualität.

(...)

### (2) Planung des Zugverkehrs

Die zuständigen Betriebsleitstellen beider EIU planen den Zugverkehr in Abstimmung mit den Transportleitstellen der EVU und verständigen sich gegenseitig über den beabsichtigten Umfang der Übergabe von Zügen.

(...)

### (3) Bekanntgabe von Abweichungen

- a) Der Ausfall von Zügen ist der Betriebsleitstelle des anderen EIU so früh wie möglich bekannt zu geben.
- b) Die Betriebsleitstellen unterrichten sich gegenseitig über Verspätungen und deren Änderungen bei
  - Reisezügen von fünf Minuten,
  - Güterzügen von 30 Minuten.
- c) Trassenänderung von Zügen,
- d) (...)

## 5.5 Bestimmungen der Betriebsführung bei Gleissperrungen

Der Zugverkehr wird nach den Grundsätzen durchgeführt, die für eine eingleisige Strecke mit Sperrung eines Streckengleises gelten.

Die detaillierten Grundsätze für die Betriebsführung für die Zeit der Bauarbeiten sind nach Abstimmung auf der Ebene der Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze und der Produktionsdurchführung Cottbus in der Betra/Bauanweisung festzulegen.

## 6 Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalvorschriften der DB Netz AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und Internationalen Abkommen, die diesen Bereich betreffen

### 6.1 Betriebsvorschriften

Lfd. Nr. DB (PKP)	Hinweis auf die Ril 408 (FV)	Bestimmungen, die von den Richtlinien der benachbarten Eisenbahn abweichen, und etwaige Sonderregelungen im Eisenbahngrenzverkehr	Hinweis auf die Vorschrift Ir-1 der PKP PLK S.A.
1	Zu 408.0202 Abschn. 1	<p><b>Bezeichnen der Züge:</b></p> <p>Bezeichnen Sie Züge in Aufträgen oder Meldungen mit dem Wort „Zug“ und der zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. vereinbarten Zugnummer.</p> <p>Hinweis: Bei GSM-R-Zugfunk ist die von der DB Netz AG festgelegte Zugnummer zu verwenden.</p>	Zu § 9
2	Zu 408.8301 Abschnitt 5 und zu 482.8602	<p><b>Mitzuführende Unterlagen, Gegenstände</b></p> <p>Der Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeuges hat einen Schlüssel DB 21 zur Durchführung der Bahnübergangssicherung im km 22,9 und 23,3 mitzuführen.</p>	-
3	Zu 408.2321 Abschn.2	<p><b>Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist:</b></p> <p>Diese Meldung kann auch durch den Triebfahrzeugführer oder den zuständigen Mitarbeiter des übernehmenden EVU an den Fahrdienstleiter gegeben werden.</p>	Zu § 14 Abs. 6
4	Zu 408.2341 Abschn. 2	<p><b>Zulässige Geschwindigkeit</b></p> <p>Auf der Infrastruktur der DB Netz AG gilt für Triebfahrzeuge der Baureihen VT SA 105 und SA 133 in beiden Richtungen zwischen km 22,5 bis 23,6 bauartbedingt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h.</p> <p>Grund: Fehlende PZB-Einrichtungen am Fahrzeug dieser Baureihen.</p> <p>Lf – Signale sind nicht aufgestellt.</p> <p>Bei unvorhergesehenen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecke ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen.</p> <p>Die Zugpersonale sind mit dem Befehl „G“ zu unter-</p>	Zu §§ 59 und 62

Lfd. Nr. DB (PKP)	Hinweis auf die Ril 408 (FV)	Bestimmungen, die von den Richtlinien der be- nachbarten Eisenbahn abweichen, und etwaige Sonderregelungen im Eisenbahngrenzverkehr	Hinweis auf die Vor- schrift Ir-1 der PKP PLK S.A.
		richten. Längerfristige Geschwindigkeitseinschränkungen sind auf deutscher Seite der Grenzbetriebsstrecke in die La, Bereich Ost und auf polnischer Seite in den WOS Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze aufzunehmen.	
5	Zu 408.2351	<b>Sichern der Fahrzeuge auf der Strecke:</b> Für das Sichern der auf der Strecke verbliebenen Fahrzeuge sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Streckenneigungen sind im Abschnitt 4.1 angegeben.	zu § 69 Abs. 3 und 8 und § 70
6	Zu 408.2481 sowie zu 482.8602	<b>Befahren von Bahnübergängen mit Sperrfahrten</b> Auf der Grenzbetriebsstrecke Forst (Lausitz) – Tuplice befinden sich zwei vom Fahrdienstleiter Forst (Lausitz) fernüberwachte Bahnübergänge, die mit Halbschranken gesichert sind. Der Einschaltkontakt aus Richtung Tuplice liegt auf der Infrastruktur der PKP PLK S.A..  Ergänzende Regeln für das Befahren dieser Bahnübergangssicherungsanlagen, einschließlich des Verhaltens beim Ablassen von Sperrfahrten bzw. in Störungsfällen, finden Sie in den Anlagen 1 und 2 zum Abschnitt 6.	§ 53
7	Zu 408.2571 Abschn. 5 – 8	<b>Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke</b>  Sofern auf der Grenzbetriebsstrecke ein Triebfahrzeug eines EVU beschädigt wird, ist der benachbarte Fahrdienstleiter unverzüglich darüber zu informieren.  Ist das beschädigte Triebfahrzeug fahrtüchtig, darf es mit diesem Zug unter Einhaltung der für diesen Zug zulässigen Geschwindigkeit weiterbefördert werden.  Ist das beschädigte Triebfahrzeug auf dem Abschnitt der polnischen Infrastruktur nicht fahrtüchtig, dann müssen Sie als Fahrdienstleiter Tuplice zum Beräumen der Strecke ein vorhandenes Triebfahrzeug in Abstimmung mit der Betriebsleitung Poznan einsetzen. Ist das beschädigte Triebfahrzeug auf deutschem Gebiet nicht fahrtüchtig, fordert der Triebfahrzeugführer ein Ersatztriebfahrzeug.	Zu § 63

Lfd. Nr. DB (PKP)	Hinweis auf die Ril 408 (FV)	Bestimmungen, die von den Richtlinien der be- nachbarten Eisenbahn abweichen, und etwaige Sonderregelungen im Eisenbahngrenzverkehr	Hinweis auf die Vor- schrift Ir-1 der PKP PLK S.A.
8	Zu 408.2671 Abschn. 2	<p><b>Maßnahmen beim Ausfall der technischen Bahnübergangssicherung am BÜ 22,9 bzw. 23,3:</b></p> <p>Wurden Sie als Triebfahrzeugführer durch einen schriftlichen Befehl verständigt, dass bei dem technisch gesicherten Bahnübergang am km (DB) 22,9 oder (DB) 23,3 die technische Sicherung ausgefallen oder gestört ist,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ist vor dem Bahnübergang anzuhalten, auch wenn die Schrankenbäume gesenkt sind oder die Straßensignale rot blinken oder leuchten,</li> <li>- ist der Bahnübergang technisch zu sichern, in dem die - vom Zug aus gesehen - vor dem Bahnübergang befindliche HET mit dem mitzuführenden Schlüssel DB 21 bedient wird.</li> </ul> <p>Der Triebfahrzeugführer darf den Bahnübergang erst befahren, wenn nach dem Bedienen der HET festgestellt wurde, dass eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind.</p> <p>Kann die technische Sicherung nicht eingeschaltet werden, ist müssen nach AGV Abschn.3 lfd.Nr. 66 zu verfahren.</p>	Zu § 57 Abs. 3
9	Zu 408.2711	<p><b>Überschreiten der Länge von Zügen</b></p> <p>Eine Überschreitung der Zuglängen, die sich aus den vorliegenden nutzbaren Gleislängen für die Bahnhöfe Forst (Lausitz) beziehungsweise Tuplice ergeben, ist nicht zulässig.</p>	Zu § 19 Abs. 5
10	Zu 408.4814 Abschn. 3	<p><b>Rangiergeschwindigkeit</b></p> <p>Auf den Bahnhöfen Forst (Lausitz) und Tuplice dürfen Sie als Triebfahrzeugführer die Rangiergeschwindigkeit von 25 km/h nicht überschreiten.</p> <p>Andere Geschwindigkeiten für Rangierfahrten, die sich aus der Art des Rangierens und der Ladung ergeben, sind durch den Rangierleiter (Rangierbegleiter) anzugeben.</p> <p>Weitere Bestimmungen finden Sie der Anlage 3 dieses Abschnittes.</p>	Zu Ir-9 § 10 Abs. 27
11	Zu 408.4831 Abschn. 2	<p><b>Festlegen von Fahrzeugen im Bahnhof:</b></p>	Zu Ir-9 § 14



Lfd. Nr. DB (PKP)	Hinweis auf die Ril 408 (FV)	Bestimmungen, die von den Richtlinien der be- nachbarten Eisenbahn abweichen, und etwaige Sonderregelungen im Eisenbahngrenzverkehr	Hinweis auf die Vor- schrift Ir-1 der PKP PLK S.A.
		Für das Sichern der Fahrzeuge in den Bahnhöfen sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich.  Die entsprechenden Neigungen der Bahnhöfe sind im Abschnitt 4.2 angegeben.	und zu Ir-1 § 63, Abs. 30

**Abschnitt 6, Anlage 1**

**Ergänzende Bestimmungen für Bahnübergangssicherungsanlagen für den BÜ in km 22,9**

Strecke: Cottbus – DB Grenze (VzG 6205) - Tuplice

Streckenabschnitt: Forst (Lausitz) – Tuplice







BÜ – Bezeichnung: **BÜ 22,9**

Lage: km 22,965

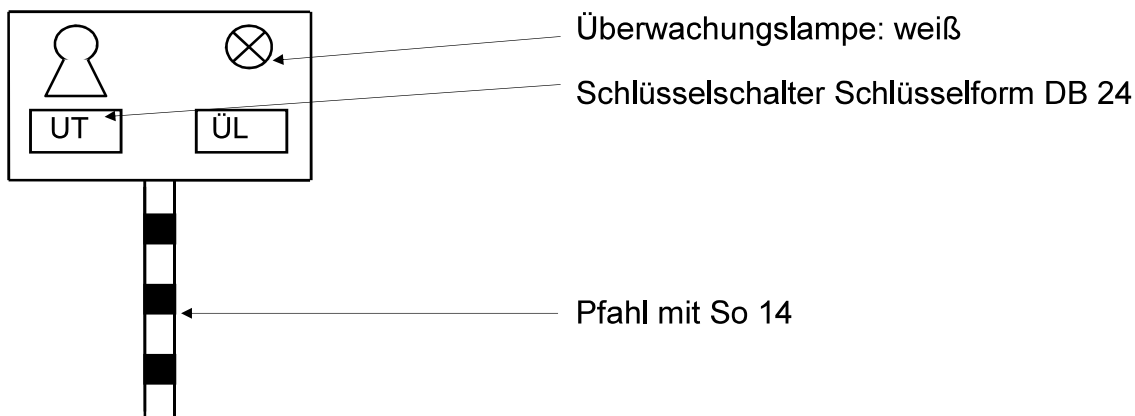
Bauart: SIMIS LC LzH-Fü (WS)

Überwachungsart: Fü

kreuzende Straße: Mauerstraße

<b>Begriff, Abkürzung</b>	<b>Bedeutung</b>
BÜ	Bahnübergang
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
SIMIS LC	Bauart der BÜSA der Firma SIEMENS
LzH	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Fü	Fernüberwachung
WS	Wirksamschaltung
Schaltstrecke	Gleisbereich zwischen den beiden Einschaltstellen
Symbol 	Achszählpunkt zur Ein –und Ausschaltung der BÜSA
Symbol  ÜL	Überwachungslampe im Tastengehäuse, quittiert Wirksamkeit der Bedienungshandlung
Symbol  UT	Unwirksamkeitstaste, Schlüsselschalter, jeweils 5 Meter vor der Einschaltstelle, schaltet diese für eine Fahrt (60s) unwirksam
Symbol  HET	Einschalten durch Bedienen der Einschalttaste vor dem BÜ, automatisches Ausschalten durch Befahren des Ausschaltpunktes (hinter dem BÜ)
Symbol  HET-Tafel mit BÜ-Kennzeichentafel	
Symbol  So 14	Kennzeichnung des Einschaltpunktes der Lichtzeichen

Unwirksamkeitstaste



**Einrichtungen an der Strecke**

Die BÜSA wird aus beiden Fahrrichtungen über je einen Achszähler eingeschaltet. Der Achszähler erkennt die Richtung der Zugfahrt und schaltet mit Erkennen der ersten Wagenachse in Richtung BÜ die BÜSA ein.

Aus Richtung Tuplice befindet sich der Einschaltpunkt auf dem Gebiet der PKP. Der BÜ besitzt aus Richtung Tuplice am Standort des So 14 eine Unwirksamkeitstaste.

Standorte:    So 14 mit UT                    BÜ 22,9 km 23,815 (PLK km 389,003)  
                   BÜ – Einschaltung    BÜ 22,9 km 23,810 (PLK km 389,008)

**Wichtige Einrichtungen unmittelbar am BÜ**

	BÜ 22,9
BÜ- Schalthaus	1
Straßensignale mit Andreaskreuz und Lichtzeichen	4
Fahrbahnschranke	2
Ausschaltstelle mit Achszählern	2
HET	2

**Wirkungsweise**

Fahrtrichtung Forst (Lausitz) - Tuplice

Aus Richtung Forst befinden sich drei Einschaltpunkte (Achszähler) im Weichenbereich des Bf Forst. Die Einschaltpunkte werden nur für die entsprechende Ausfahrt in Richtung Tuplice wirksam geschaltet.

Für die Ausschaltung der Anlage befindet sich hinter dem Bahnübergang ein Achszähler. Der BÜ wird durch das Befahren der Achszähler durch den Zug ein- und ausgeschaltet.

### Fahrtrichtung Tuplice – Forst (Lausitz)

Der Einschaltpunkt (Achszähler) befindet sich auf dem Gebiet der PKP.  
Für die Ausschaltung der Anlage befindet sich hinter dem Bahnübergang ein Achszähler.  
Der BÜ wird durch das Befahren der Achszähler durch den Zug ein- und ausgeschaltet.

### **Betriebsfälle, Durchführung der Fahrten**

#### **Zugfahrten (allgemein)**

Der BÜ wird durch das Befahren der Achszähler durch den Zug ein- und ausgeschaltet.

#### **Sperrfahrten**

Der Triebfahrzeugführer ist über folgende von ihm vorzunehmende Bedienungen in Kenntnis zu setzen.

#### **Fahrt über den BÜ**

wie Zugfahrten allgemein

#### **Fahrt in die Schaltstrecke, jedoch nicht bis zum BÜ**


#### ***Fahrtrichtung aus Richtung Tuplice bis zum BÜ 22,9***

Die nachstehende Bestimmung bezieht sich nicht auf Arbeitszüge, die von Tuplice nicht über den Einschaltkontakt im km 389,003 hinaus und zurück fahren.

#### Handlungen

1. Der Schlüssel DB 24 ist durch den Fahrdienstleiter „Tp“ in Tuplice gegen Quittung an den Triebfahrzeugführer auszugeben.  
Aushändigung Befehl „G“ Nr.14 und Wortlautbeiblatt W14 vom Fdl  
Tuplice

Mittels UT ist die Einschaltstelle vor dem Befahren für *die Hinfahrt* (für Rückfahrt nicht erforderlich) unwirksam zu schalten. Dazu Schlüssel DB 24 im Uhrzeigersinn bis zum Anschlag und zurückdrehen und entnehmen.

2. Unwirksamkeit der Einschaltstelle prüfen; aufleuchten  ÜL abwarten.  
Nach Aufleuchten der Überwachungslampe hat die betreffende Fahrt 60 Sekunden Zeit, die Einschaltstelle zu befahren, ohne dass die BÜSA eingeschaltet wird.  
Soll die Fahrt anschließend doch über den zuvor unwirksam geschalteten BÜ in Richtung Forst fortgesetzt werden, so ist Befehl „G“ Nr. 8 erforderlich und der BÜ ist mit HET durch den Triebfahrzeugführer einzuschalten.

**Fahrtrichtung aus Richtung Forst bis zum BÜ 22,9**Handlungen

Fahrten in die Schaltstrecke, jedoch nicht über den BÜ 22,9, sind nur mit Einzelsicherung zugelassen, da sich in dem zu befahrenden Weichenbereich die Einschaltstellen des BÜ 22,9 befinden, welche mit Einstellen einer Fahrstraße wirksam geschaltet werden.

Soll die Fahrt anschließend doch über den BÜ in Richtung Tuplice fortgesetzt werden, so ist Befehl „G“, Nr. 8 erforderlich und der BÜ ist mit HET durch den Triebfahrzeugführer einzuschalten.

**Hinfahrt über den BÜ, Halt in der Schaltstrecke, Rückfahrt**

Bei Rückfahrt in Richtung Tuplice bzw. Forst ist Befehl „G“ Nr. 8 erforderlich und der BÜ ist mit HET durch den Triebfahrzeugführer einzuschalten.

**Für Bauarbeiten erfolgen die Regelungen in der Betra.****Unregelmäßigkeiten**

Wird dem Fdl Forst eine Fehlfunktion der BÜSA gemeldet, ist dies der Störungsstelle zu melden.

Der BÜ gilt solange als **technisch nicht gesichert** bis die Fehlfunktion beseitigt wurde. Die Aushändigung des Befehls G Nr. 8 ist für beide Fahrtrichtungen erforderlich und für die Fahrten aus Richtung Tuplice vom Fahrdienstleiter Forst (Lausitz) zu veranlassen.

**Abschnitt 6, Anlage 2**

**Ergänzende Bestimmungen für Bahnübergangssicherungsanlagen für den BÜ 23,3**

Strecke: Cottbus – DB Grenze (VzG 6205) - Tuplice

Streckenabschnitt: Forst (Lausitz) – Tuplice

BÜ – Bezeichnung: **BÜ 23,3**

Lage: km 23,369

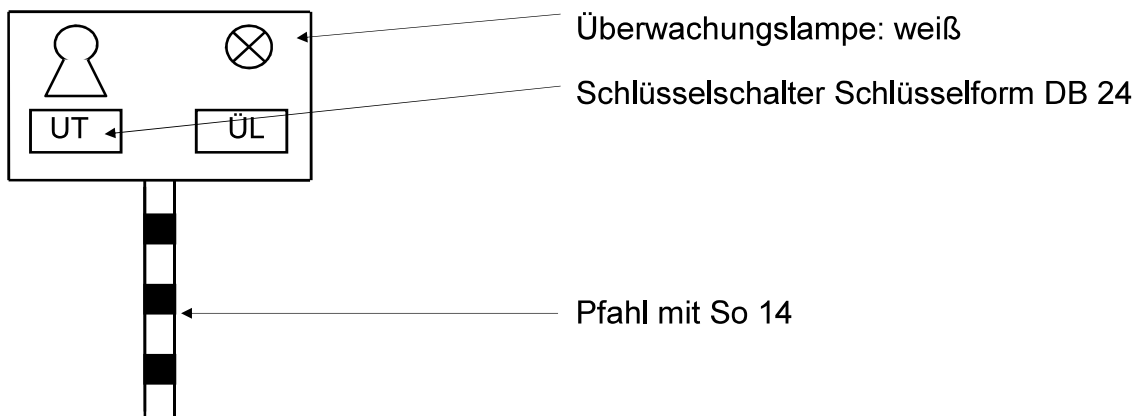
Bauart: SIMIS LC LzH/F-Fü (WS)

Überwachungsart: Fü

kreuzende Straße: Wehrinselstraße

<b>Begriff, Abkürzung</b>	<b>Bedeutung</b>
BÜ	Bahnübergang
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
SIMIS LC	Bauart des BÜ der Firma SIEMENS
LzH	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Fü	Fernüberwachung
F bzw. 2F	Fuß- / Radweg mit Schrankenbaum gesichert
WS	Wirksamschaltung
Schaltstrecke	Gleisbereich zwischen den beiden Einschaltstellen
Symbol 	Achszählpunkt zur Ein –und Ausschaltung der BÜSA
Symbol  ÜL	Überwachungslampe im Tastengehäuse, quittiert Wirksamkeit der Bedienungshandlung
Symbol  UT	Unwirksamkeitstaste, Schlüsselschalter, jeweils 5 Meter vor der Einschaltstelle, schaltet diese für eine Fahrt unwirksam
Symbol  HET HET-Tafel mit BÜ-Kennzeichentafel	Einschalten durch Bedienen der Einschalttaste vor dem BÜ automatisches Ausschalten durch Befahren des Ausschaltpunktes (hinter dem BÜ)
Symbol  So 14	Kennzeichnung des Einschaltpunktes der Lichtzeichen

Unwirksamkeitstaste



**Einrichtungen an der Strecke**

Die BÜSA wird aus beiden Fahrtrichtungen über je einen Achszähler eingeschaltet. Der Achszähler erkennt die Richtung der Zugfahrt und schaltet mit Erkennen der ersten Wagenachse in Richtung BÜ die BÜSA ein.

Aus Richtung Tuplice befindet sich der Einschaltpunkt auf dem Gebiet der PKP PLK. Der BÜ besitzt aus Richtung Tuplice am Standort des So 14 eine Unwirksamkeitstaste.

Standorte:	So 14 mit UT	BÜ 23,3	km 24,405 (PLK km 388,413)
	BÜ – Einschaltung	BÜ 23,3	km 24,400 (PLK km 388,418)

**Wichtige Einrichtungen unmittelbar am BÜ**

	BÜ 23,3
BÜ- Schaltheus	1
Straßensignale mit Andreaskreuz und Lichtzeichen	8
Separate Fuß-/Radwegschränke	2
Fahrbahn-/Fuß-/Radwegschränke	2
Ausschaltstelle mit Achszählern	2
HET	2

**Wirkungsweise**

Fahrtrichtung Forst (Lausitz) - Tuplice

Aus Richtung Forst befinden sich zwei Einschaltpunkte (Achszähler) im Weichenbereich des Bf Forst. Die Einschaltpunkte werden nur für die entsprechende Ausfahrt in Richtung Tuplice eingeschaltet.

Für die Ausschaltung der Anlage befindet sich hinter dem Kreuzungsbereich ein Achszähler. Der BÜ wird durch das Befahren der Achszähler durch den Zug ein- und ausgeschaltet.

### Fahrtrichtung Tuplice – Forst (Lausitz)

Der Einschaltpunkt (Achszähler) befindet sich auf dem Gebiet der PKP PLK S.A..  
Für die Ausschaltung der Anlage befindet sich hinter dem Bahnübergang ein Achszähler.  
Der BÜ wird durch das Befahren der Achszähler durch den Zug ein- und ausgeschaltet.

### **Betriebsfälle, Durchführung der Fahrten**

#### **Zugfahrten (allgemein)**

Der BÜ wird durch das Befahren der Achszähler durch den Zug ein- und ausgeschaltet.

#### **Sperrfahrten**

Der Triebfahrzeugführer ist über folgende von ihm vorzunehmende Bedienungen in Kenntnis zu setzen.

#### **Fahrt über den BÜ**

wie Zugfahrten allgemein

#### **Fahrt in die Schaltstrecke, jedoch nicht bis zum BÜ**

Fahrtrichtung aus Richtung Tuplice bis zum BÜ 23,3

Die nachstehende Bestimmung bezieht sich nicht auf Arbeitszüge, die von Tuplice nicht über den Einschaltkontakt im km 388,413 hinaus und zurück fahren.

#### Handlungen

1. Der Schlüssel DB 24 ist durch den Fahrdienstleiter Tuplice gegen Quittung an den Triebfahrzeugführer auszugeben.

Aushändigung Befehl G Nr. 14 und Wortlautbeiblatt Nr. W14 vom Fdl Tuplice

Sie müssen bei Hinfahrt UT in km 388,413 (DB km 24,405) für BÜ 23,3 bedienen."

Mittels UT ist die Einschaltstelle vor dem Befahren für *die Hinfahrt* (für Rückfahrt nicht erforderlich)unwirksam zu schalten.

Dazu Schlüssel DB 24 im Uhrzeigersinn bis zum Anschlag und zurückdrehen und entnehmen.

2. Unwirksamkeit der Einschaltstelle prüfen; aufleuchten  ÜL abwarten.

Nach Aufleuchten der Überwachungslampe hat die betreffende Fahrt 60 Sekunden Zeit, die Einschaltstelle zu befahren, ohne dass die BÜSA eingeschaltet wird.

Soll die Fahrt anschließend doch über den zuvor unwirksam geschalteten BÜ in Richtung Forst fortgesetzt werden, so ist Befehl G Nr. 8 erforderlich und der BÜ ist mit HET durch den Triebfahrzeugführer einzuschalten.



**Fahrtrichtung aus Richtung Forst bis zum BÜ 23,3**Handlungen

Fahrten in die Schaltstrecke, jedoch nicht über den BÜ 23,3, sind nur mit Einzelsicherung zugelassen, da sich in dem zu befahrenden Weichenbereich die Einschaltstellen des BÜ 23,3 befinden, welche mit Einstellen einer Fahrstraße wirksam geschaltet werden.

Soll die Fahrt anschließend doch über den BÜ in Richtung Tuplice fortgesetzt werden, so ist Befehl G Nr. 8 erforderlich und der BÜ ist mit HET durch den Triebfahrzeugführer einzuschalten.

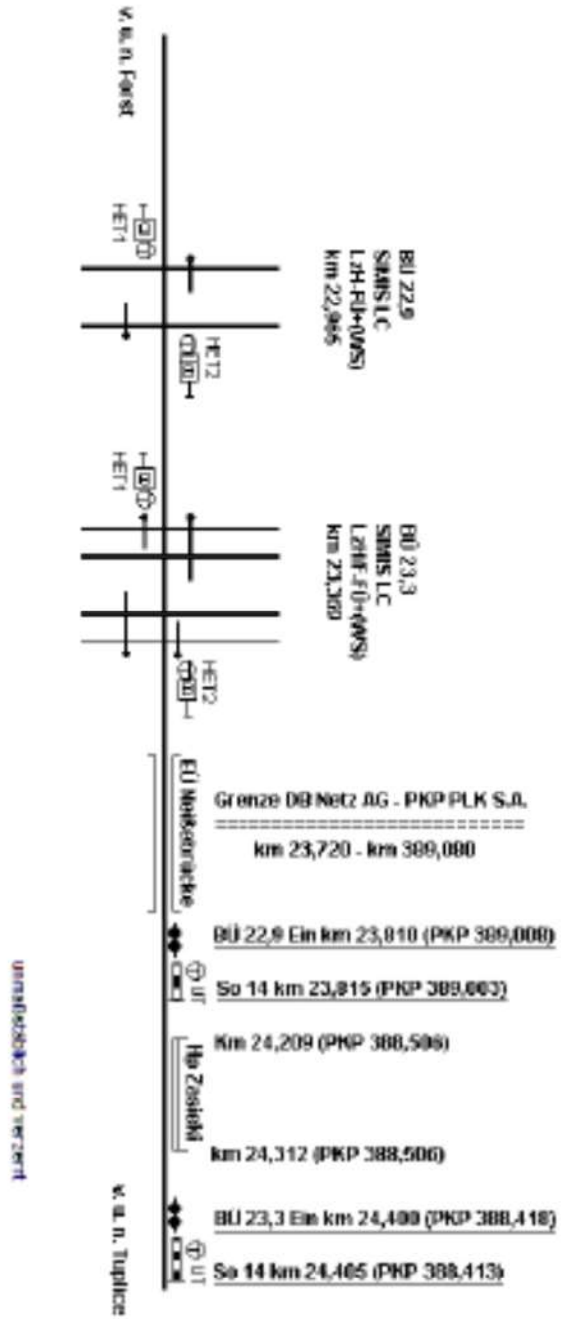
**Hinfahrt über den BÜ, Halt in der Schaltstrecke, Rückfahrt**

Bei Rückfahrt in Richtung Tuplice bzw. Forst ist Befehl G Nr. 8 erforderlich und der BÜ ist mit HET durch den Triebfahrzeugführer einzuschalten.

**Für Bauarbeiten erfolgen die Regelungen in der Betra.****Unregelmäßigkeiten**

Wird dem Fdl Forst eine Fehlfunktion der BÜSA gemeldet, ist dies der Störungsstelle zu melden.

Der BÜ gilt solange als **technisch nicht gesichert** bis die Fehlfunktion beseitigt wurde. Die Aushändigung des Befehls G Nr. 8 ist für beide Fahrtrichtungen erforderlich und für die Fahrten aus Richtung Tuplice vom Fahrdienstleiter Forst (Lausitz) zu veranlassen.



**Anlage 3****Zu Ril 408.4813 und Ir-9 § 9, Abs. 29**

Auf dem Bahnhof Forst (Lausitz) dürfen einzeln fahrende Triebfahrzeuge bzw. Leertriebwagen als Rangierfahrt ohne Begleitung durchgeführt werden.

Diese Fahrzeuge rangieren nach der Einfahrt von den Einfahrgleisen zu den Ausfahrgleisen oder zur Abstellung sowie von der Abstellung zu den Ausfahrgleisen.

Die Zustimmung zum Rangieren erfolgt durch Rangiersignale, die vom Fahrdienstleiter des ESTW Forst bedient werden.

Im Bahnhof Forst (Lausitz) gibt es einen Nahbedienbereich (Handweichenbereich), der nicht durch den Fahrdienstleiter des ESTW Forst (Lausitz) gesteuert wird. Das Rangieren in diesem Bereich darf nur mit dem örtlich eingewiesenen Rangierleiter durchgeführt werden. Die Zustimmung für die Ein- und Ausfahrt in bzw. aus diesem Nahbedienbereich erfolgt durch den Fahrdienstleiter des ESTW.

Ist ein längerer Aufenthalt eines Triebfahrzeuges erforderlich, informiert der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter. Der Fahrdienstleiter gibt den Abstellplatz bekannt.

Während der Abstellung haben die Triebfahrzeugpersonale darauf zu achten, dass die Dieselmotoren der Triebfahrzeuge nicht länger als erforderlich, maximal 15 min arbeiten.

Das Ablassen von Motorenöl in den Gleisen ist verboten. Das Nachölen an Fahrgestelleinrichtungen ist **auf das unbedingt notwendige** Maß zur Aufrechterhaltung der Fahrtüchtigkeit des Triebfahrzeuges zu beschränken.

## **6.2 Örtliche Regelungen die für Mitarbeiter der EVU, die am Eisenbahngrenzverkehr beteiligt sind**

### **Umschaltung Zugfunk**

Der Umschaltpunkt in das GSM-R (D) - Netz ist in Richtung der DB Netz AG im km 388,700. Ein Hinweisschild ist aufgestellt.

Der Umschaltpunkt ins polnische analoge Netz erfolgt am Signal W28 (mit der Bezeichnung R5) im km 23,5/389,300. – **Zugfunkkanal R 5** -

### **Transitionsregeln**

#### **Vorgaben für die Einhaltung der Sicherheit bei der Transition der Zugbeeinflussungsanlagen PZB –SHP (Deutschland - Polen) für die Grenzbetriebsstrecke Forst (Lausitz) - Tuplice**

Gemäß Anforderung der PKP PLK S.A. und der DB Netz AG müssen die auf dem jeweiligen Netz verkehrenden Fahrzeuge der EVU mit Zugbeeinflussungseinrichtungen SHP (für Polen) bzw. PZB 90 (für Deutschland) ausgerüstet sein (Netzzugangskriterium).

Für die Grenzbetriebsstrecken sind wegen der Inkompatibilität der Systeme auf den Fahrzeugen besondere Regelungen zu treffen und in die örtlichen Grenzvereinbarungen aufzunehmen.

Folgende Regelungen beziehen sich auf Triebfahrzeuge und andere führende Fahrzeuge in Züge gleichermaßen, zusammenfassend werden sie als „Triebfahrzeuge“ bezeichnet.

### **6.2.1. Vorgaben der Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen (PZB - SHP)**

#### **6.2.1.1 Fahrzeugausrüstung für Triebfahrzeuge, die von Deutschland nach Polen verkehren**

Triebfahrzeuge, die ab Forst (Lausitz) auf der Grenzbetriebsstrecke bis zum Systemwechselbahnhof Tuplice fahren, müssen grundsätzlich mit den Systemen PZB 90 und SHP ausgerüstet sein.

#### **6.2.1.2 Fahrzeugausrüstung für Triebfahrzeuge die von Polen nach Deutschland verkehren**

Triebfahrzeuge, die von Polen auf der Grenzbetriebsstrecke bis zum Systemwechselbahnhof Forst (Lausitz) fahren, haben grundsätzlich eine Doppelausrüstung (SHP und PZB 90).

### **6.2.2 Betriebliche Vorgaben zur Transition**

#### **6.2.2.1 Transition in Richtung Deutschland bis zum Bahnhof Forst (Lausitz) für Triebfahrzeuge des Reise- und Güterverkehrs**

Die Triebfahrzeuge aus dem polnischen Netz fahren mit eingeschalteter SHP bis zum Systemwechselbahnhof Tuplice.

Zur Umschaltung von SHP auf das PZB-System ist auf dem Bahnhof Tuplice ein Betriebs halt einzulegen, der beim Fahrplan zu beantragen ist. Bei einem planmäßigen Verkehrshalt entfällt die Beantragung.

\*

\*

Nach erfolgter Umstellung der Zugsicherung von SHP auf PZB 90 meldet der Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter Tuplice mit dem Wortlaut „Tuplice, Zug-Nr....PZB eingeschaltet/ „Tuplice, w pociągu nr ...PZB zostało załączone“.

Das Ausfahrtsignal in Richtung Forst (Lausitz) erst auf Fahrt gestellt werden, wenn die Meldung des Triebfahrzeugführers zur durchgeführten Umschaltung erfolgt ist.

Triebfahrzeuge mit fehlender PZB-Ausrüstung, sind zusätzlich mit einem 2. Triebfahrzeugführer oder einem Zugführer zu besetzen. Dieser muss sich auf im vorderen Führerraum aufhalten und hat die Aufgabe, durch Beobachtung der Signalstellungen mögliche Vorbeifahrten an „Halt“ zeigenden Signale zu verhindern.

### **6.2.2.2 Transition in Richtung Polen für Triebfahrzeuge des Reise- und Güterverkehrs bis zum Bahnhof Tuplice**

Triebfahrzeuge fahren mit eingeschalteter PZB 90 bis zum Bahnhof Tuplice und legen einen Halt zur Umschaltung vom PZB auf das SHP-System ein. Dieser Halt ist beim Fahrplan zu beantragen.

Das Ausfahrtsignal des Bahnhofs Tuplice in Richtung des polnischen Netzes darf erst nach Meldung des Triebfahrzeugführers an den Fahrdienstleiter Tuplice mit dem Wortlaut „Tuplice, Zug-Nr....SHP eingeschaltet/ „Tuplice, w pociągu nr ...SHP zostało załączone“, auf „Fahrt“ gestellt werden.

Triebfahrzeuge mit fehlender PZB-Ausrüstung, sind zusätzlich mit einem 2. Triebfahrzeugführer oder einem Zugführer zu besetzen. Dieser muss sich auf dem vorderen Führerstand aufhalten und hat die Aufgabe, durch Beobachtung der Signalstellungen mögliche Vorbeifahrten an „Halt“ zeigenden Signale zu verhindern.

### **6.2.3 Durchführung von durch die Infrastruktur technisch gestützten Transitionsverfahren**

Auf der Grenzbetriebsstrecke Forst (Lausitz) - Tuplice 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..

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

#### **Fahrt aus Polen Richtung Deutschland:**

Ein Betriebshalt zum Zweck des Umschaltens in Tuplice ist nicht erforderlich.

Bei Triebfahrzeugen in Richtung Deutschland ist die Umschaltung von SHP auf das PZB 90-System in Höhe der Ausfahrtsignale des Bahnhofs Tuplice in Richtung Forst (Lausitz) und vor Erreichen des der Grenzbrücke vorzunehmen.

#### **Fahrt aus Deutschland Richtung Polen:**

Ein Betriebshalt zum Zweck des Umschaltens in Tuplice ist nicht erforderlich.

Bei Triebfahrzeugen aus Richtung Deutschland ist die Umschaltung von PZB 90 auf SHP-System nach Passieren der Grenzbrücke und vor Erreichen des Einfahrtsignals des Bahnhofs Tuplice vorzunehmen.

#### **6.2.4 Vorgaben für die Triebfahrzeugführer für das Befahren der Grenzbetriebsstrecke**

Auf Grundlage der vorgenannten Regelungen ist eine betriebliche Anweisung für das Umschalten der Zugbeeinflussungsanlagen der Triebfahrzeuge in deutscher und polnischer Sprache von den EVU zu erarbeiten.

#### **Anzuwendende Sprache**

Auf der Grenzbetriebsstrecke Forst (Lausitz) - Tuplice wird im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. polnisch und im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG deutsch gesprochen.

## **7 Instandhaltung von Anlagen der Infrastruktur**

Bleibt offen

## **8 Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion**

Bleibt frei



## 9 Inkraftsetzung

Die „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB Netz AG Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Cottbus und der PKP Polskie Linie Kolejowe SA (PKP PLK S.A.) Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze für die Grenzbetriebsstrecke Forst (Lausitz) - Tuplice tritt zum 01.04.2014 in Kraft.

Die „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB Netz AG Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Cottbus und der PKP Polskie Linie Kolejowe SA (PKP PLK S.A.) Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze für die Grenzbetriebsstrecke Forst (Lausitz) – Tuplice“ von 01.02.2010, einschließlich nachfolgenden Änderungen, verliert damit Ihre Gültigkeit.

Zielona Góra, den 20.12.2013

Für die PKP PLK S.A.

Für die DB Netz AG

\_\_\_\_\_  
gez. Mariusz Nowakowski

Direktor Zakładu Linii Kolejowych w  
Zielonej Górze

\_\_\_\_\_  
gez. i.V. Klaus-Martin Feder

Leiter Produktionsdurchführung Cottbus

\_\_\_\_\_  
gez. Janusz Stankiewicz

z-ca Dyrektora ds. Eksploatacji  
Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze

\_\_\_\_\_  
gez. i.V. Susanne Lewandowsky

Arbeitsgebietsleiterin Betrieb  
Produktionsdurchführung Cottbus

## **10 Anhänge**

### **10.1 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke**

Bleibt offen

### **10.2 Schematischer Lageplan der Grenzbetriebsstrecke**

Bleibt offen

### **10.3 Regelungen zur Bekanntgabe von Baustellen, La-Stellen und von außergewöhnlichen Ereignissen, die Einfluss auf den Betriebsablauf haben**

Bleibt offen

## 10.4 Telekommunikationsverzeichnis

Für die im Grenzverkehr zuständigen Mitarbeiter der EIU wurden nachstehende Extern- und Faxnummern, sowie E-Mail – Adressen zusammengestellt.

### **Externnummern und Zuständigkeiten DB Netz AG, Regionalbereich Ost**

#### Leiter Produktion im Regionalbereich Ost,

Herr Schreinert [Helge.Schreinert@deutschebahn.com](mailto:Helge.Schreinert@deutschebahn.com)

Extern +49 – 30 - 297 – 40500 Fax - 40950

#### Leiter Regionale Außenbeziehung, Beauftragter DB Netz AG für die polnischen Grenzübergänge

Herr Kropp [Renado.Kropp@deutschebahn.com](mailto:Renado.Kropp@deutschebahn.com)

Extern +49 – 30 – 297 – 41000 Fax 41910

#### Ständiger Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiter Region Ost (zuständig auch für die Unfalluntersuchung im Bereich des RB Ost)

Herr Schlüter [Volkmar.Schlueter@deutschebahn.com](mailto:Volkmar.Schlueter@deutschebahn.com)

Extern +49 – 30 – 297 – 40130 Fax - 40913

#### Betriebszentrale

Herr Hinke [Erik.Hinke@deutschebahn.com](mailto:Erik.Hinke@deutschebahn.com)

Extern +49 – 30 - 297 – 41510 Fax - 40960

Notfalleitstelle +49 – 30 - 297 – 41556 Fax 40903

Netzkoordinator +49 – 30 – 297 – 41554 Fax 40903

#### Mitarbeiter polnische Grenze AGV und ÖGV

Herr Uller [Heribert.Uller@deutschebahn.com](mailto:Heribert.Uller@deutschebahn.com)

Extern +49 – 30 - 297 – 41655 Fax 41524

#### Teamleiter Infrastrukturdaten in der Betriebsdurchführung

Frau Kaiser [Beate.Kaiser@deutschebahn.com](mailto:Beate.Kaiser@deutschebahn.com)

Extern +49 – 30 – 297 – 40400 Fax 37220

Mitarbeiter Infrastrukturdaten (Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeit (VzG), Geschwindigkeitskonzeption (Geko))

Herr Lange [Andre.Lange@deutschebahn.com](mailto:Andre.Lange@deutschebahn.com)

Extern +49 – 30 – 297 – 41652

Fax 40927

Koordination Betrieb/Bau (Bauplanung, Bauarbeiten, La Bereich Ost)

Herr Morgenroth [Christian.C.Morgenroth@deutschebahn.com](mailto:Christian.C.Morgenroth@deutschebahn.com)

Extern +49 – 30 - 297 – 41520

Fax 40902

Kundenmanagement (Kundenbetreuung, Trassen)

\* Frau Dr. Schmidt [Claudia.cd.Schmidt@deutschebahn.com](mailto:Claudia.cd.Schmidt@deutschebahn.com)

Extern +49 – 30 – 297 – 40150

Fax 40197

Fahrplan (Regel- und Sonderzüge)

Herr Ludwig [Torsten.Ludwig@deutschebahn.com](mailto:Torsten.Ludwig@deutschebahn.com)

Extern +49 – 30 – 297 – 40249

Fax 40915

Leiter der Produktionsdurchführung Cottbus

\* Herr Dörschel [Marko.Doerschel@deutschebahn.com](mailto:Marko.Doerschel@deutschebahn.com)

Extern +49 -355 – 44 – 3300

Fax 3600

Arbeitsgebietsleiter Betrieb

Frau Lewandowsky [Susanne.Lewandowsky@deutschebahn.com](mailto:Susanne.Lewandowsky@deutschebahn.com)

Extern +49 – 355 – 44 – 3374

Fax 3600

Bezirksleiter Betrieb, ÖGV

Herr Konzack [Andreas.Konzack@deutschebahn.com](mailto:Andreas.Konzack@deutschebahn.com)

Extern +49 – 355 – 44 - 4424

Fax +49 – 355 – 44 - 5621

Arbeitsgebietsleiter Instandhaltung Cottbus

Herr Dobring [Karsten.Dobring@deutschebahn.com](mailto:Karsten.Dobring@deutschebahn.com)

Extern +49 – 355 – 44 – 2329

Fax 3700

Bezirksleiter LST

Herr Ettrich [Uwe.Ettrich@deutschebahn.com](mailto:Uwe.Ettrich@deutschebahn.com)

Extern +49 – 355 – 44 – 3328

Fax. 3700

Bezirksleiter Fahrbahn

Herr Kreuzarek [Reiner.Kreuzarek@deutschebahn.com](mailto:Reiner.Kreuzarek@deutschebahn.com)

Extern +49 – 355 – 44 – 3649

Fax 3700

Bezirksleiter E/M (50 Hz)

Herr Seelig [Volker.Seelig@deutschebahn.com](mailto:Volker.Seelig@deutschebahn.com)

Extern +49 – 335 – 564 - 1186

Fax 1180

Bezirksleiter Telekommunikationstechnik (TK)

Herr Hager [Toralf.Hager@deutschebahn.com](mailto:Toralf.Hager@deutschebahn.com)

Extern +49 – 355 – 44 – 3823

Fax 3700

Fahrdienstleiter ESTW Forst (Lausitz)

\* Extern +49 – 355 – 44 - 1355

GSM-R (D) 73 01 66 02

\* Fax +49 – 613115 - 42562

Mobiltelefon: +49 – 160 – 97 48 57 09

Für die im Grenzverkehr zuständigen Mitarbeiter der EIU wurden nachstehende Extern- und Faxnummern, sowie E-Mail – Adressen zusammengestellt.

**Rufnummern und Zuständigkeiten der PKP PLK S.A.,**

**Betriebszentrale, Außenstelle in Poznan**

Leiter, Außenstelle (IDDE)

Herr Roman Sip

Tel. +48 – 61 – 63 31 317                      Fax    32 401

[roman.sip@plk-sa.pl](mailto:roman.sip@plk-sa.pl)

Streckensperrung

Herr Dariusz Nowak

Tel.: +48 – 61 – 63 – 31 156

Email: [jdkz7@plk-sa.pl](mailto:jdkz7@plk-sa.pl) oder [ijkz7@plk-sa.pl](mailto:ijkz7@plk-sa.pl)

\*

\*

\*

\*

Schichtleiter, Außenstelle der Betriebsleitung in Poznan

Tel. +48 – 61 – 63 31 807 (24h) oder 31835                      Fax    32 401

[idde7.koordinator@plk-sa.pl](mailto:idde7.koordinator@plk-sa.pl)

**Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze**

Verantwortlich für Grenzangelegenheiten

Herr Stankiewicz

Tel. +48 – 95 – 71 21 340

Fax    +48 68 419 25 27

Mobil : +48 – 600 – 084 - 808

[janusz.stankiewicz@plk-sa.pl](mailto:janusz.stankiewicz@plk-sa.pl)

Grenzangelegenheiten, ÖGV Grenzübergang Frankfurt (Oder) - Rzepin

Tel. +48 – 68 – 419 – 26 78

Fax - 23 62

[andrzej.pawelski@plk-sa.pl](mailto:andrzej.pawelski@plk-sa.pl)

Gleisperrungen

Herr Krzysztof Mielcuszny

Tel.: +48 – 68 – 419 – 23 81

Fax - 23 62

[krzysztof.mielcuszny@plk-sa.pl](mailto:krzysztof.mielcuszny@plk-sa.pl)

Betriebssektion Czerwieńsk

Sekcja Eksploatacji Czerwieńsk

\* Herr Jerzy Prządka

\* [jerzy.przadka@plk-sa.pl](mailto:jerzy.przadka@plk-sa.pl)

Tel: +48 - 68 – 419 26 40

Fax: - 26 50

Fahrdienstleiter Bahnhof Tuplice

Tel. +48 – 68 419 – 10 - 36

Fax: - 10 36

Mobiltelefon: +48 - 660 413 237

**Änderungen zu den Sprachanforderungen auf der Grenzbetriebsstrecke im Bereich der Betriebsführung durch die DB Netz AG ab 09.12.2018**

**6.1 Betriebsrichtlinien**

**Zu 408.2411**

**Übermitteln von Befehlen**

\*

Der Fahrdienstleiter Forst (Lausitz) oder ein von Ihnen beauftragter Mitarbeiter händigt den ausgefertigten Befehl „G“ dem Zugpersonal aus.

\*

