

<b>Signalordnung, Bahnbetrieb international</b>	<b>Grenzüberschreitende Bahnstrecken</b>
<b>Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS)</b>	<b>302.2202Z01</b>
<b>Tantow - Szczecin Główny; Auszug für EVU</b>	<b>Seite I</b>

## 1 Geschäftsführung

Mit der örtlich zuständigen Geschäftsführung für die Richtlinie 302.2202Z01 wurde beauftragt:

DB Netz AG  
Region Ost  
Betrieb Netz Neustrelitz  
Adolf-Friedrich-Str. 21  
17235 Neustrelitz

Die Richtlinie 302.2202Z01 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 302.2202Z01 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

## **Tantow - Szczecin Główny**

Aktualisierung 3 ab 01.06.2018

Blatt 33 – 59 der Datei (Seiten 1 – 27 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 – Węglińiec**

**Görlitz – Zgorzelec**

Aktualisierung 7 - gültig ab 12.12.2021

**Geschäftsführende Stellen**

	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	DB Netz AG	*
	Biurowo 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 Ab- schn. 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. gilt das <b>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

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
50b	<p>Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69</p> <p>Ie-1 § 15 Abs. 1 Punkt 1 Buchst. d und Punkt 2 Buchst. e und f</p>	<p><b>Notruf / Alarmsignal</b></p> <p>Nach dem Eingang</p> <p>- 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,</p> <p>- 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,</p> <p>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.</p>	<p>Zu 408.0581 Abschn. 3 und zu 408.2581 Abschn. 3</p>
51	<p>Zu Ir- 1§ 64 Abs. 5 sowie § 69</p>	<p><b>Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages</b></p> <p>Das Zugpersonal darf nach Verständigung des Fahrdienstleiters außer bei Hilfeleistung für Menschen und Maßnahmen bei Betriebsgefahr nur nach den Aufträgen des zuständigen Fahrdienstleiters handeln.</p> <p>Für die weiteren fahrdienstlichen Maßnahmen hat der zuständige Fahrdienstleiter die erforderlichen Aufträge zu erteilen.</p>	<p>Zu 408.0581 Abschn. 4 und zu 408.2581 Abschn. 4</p>
66	<p>Zu Ir- 1 § 12 Abs. 2 und 4 Ir- 9 § 15 Abs. 2</p>	<p><b>Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden</b></p> <p>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.</p>	<p>Zu 408.4841 Abschn. 4</p>

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

### **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)

Table with 4 columns: 'Nach', 'auf Sicht', 'in / von', 'bis'. Contains instructions for drivers regarding speed limits, signals, and emergency procedures.

Table with 4 columns: 'Vordruck', 'von', 'z', 'auf'. Contains detailed instructions for signal recognition, route selection, and emergency actions.

RBS; Teil A AGV; Vordruck gemeinsamer schriftliche Befehle G1-14 dpl /
PRG; Część A OPG; wspólne pismo rozkazy G1-14 pld
Aktualisierung 7 gültig ab 12.12.2021 /
Zmiana 7 ważne od 12.12.2021
302.2000V01



\*

**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 czółka 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**

Grund Nr. Przyczyna	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 Polecenie do rozkazu 12, kolumna 1 lub 2
<b>Gleisbegabung, Zugfolge / zajętość torów, następstwo pociągów</b>	
1	Gleis kann besetzt sein Przeszkoda na torze
2	Fahrzeuge im Gleis Pojazd na torze
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Przejazdy torze zamkniętym
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis Wjazd na tor zakończony kołami oporowym
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
6	Kein Durchrutschweg Brak drogi odczłomnej
<b>Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen / Przejazdy kol.-drog., przejścia dla podróżnych, rowki szyn</b>	
10	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert Przejazdy kol.-drog. niedostatecznie zabezpieczone
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt Rowki szyn nieoczyszczone ze śniegu i lodu
12	Reisendenübergänge nicht gesichert Przejścia dla podróżnych niezabezpieczone
13	Schrankenwärter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden Drobnik przejazdowy nie powiadomiony o odjeździe pociągu
<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
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
<b>Mängel an Bahnanlagen / Uszereki elementów infrastruktury kolejowej</b>	
30	Mängel am Oberbau Zły stan nawierzchni
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im Nachbargleis) Podjężenie uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdbeben, Sturmschäden usw.) Podjężenie uszkodzeń na skutek złych warunków atmosferycznych (usunięto, wywoły itp.)
33	Bleibt offen Pozostaje wolne
34	PZB-Streckeneinrichtungen gestört Torowe urządzenia PZB uszkodzone

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>		Vordruck	von
<b>14.1 - 14.35</b>		Druk	z
<b>Rozkazy G</b>		- Schiebetriebfahrzeug für Zug - jazda manewrowa	
<b>14.1 - 14.35</b>		- jazda po torze zamkniętym - popychacz do pociągu	
Standort:		- Regelgleis - Gegengleis	
Miejsce:		- po torze prawym - po torze lewym	
(miejscowosc / miejsce)		- po torze	
(miejscowosc / miejsce)		(Gleis-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)	
(miejscowosc / miejsce)		(tor nr., postać / od postawienia do postawienia)	
<b>14.1</b>	<b>Rangieren im Bf</b>	<b>auf Einbahngleis</b>	
Zezwalam na manewry na stacji		na torze	
wjazdowym		über Signal Ra 10M/5/	
aus Richtung		poza sygnał Ra 10 M/5/	
z kierunku		Uhr. erlaubt.	
Einbahnweiche Nr.		hinaus bis	
Rozjazd nr.		do	
<b>14.2</b>	Sie fahren in ein - besonders kurzes - Stumpfgleis.	-	
Wjazd na tor		- zakończony kordem oporowym.	
<b>14.3</b>	Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einbahnweg.	-	
Wjazd ze skróconą drogą przebiegu.		-	
<b>14.4</b>	Halten Sie an vor - gestörten	/ Blocksignal /	
Zatrzymać pociąg przed - uszkodzonym		/ Zwischenignal /	
- Einbahnsignal / Ausbahnsignal		/ semaforem wjazdowym / semaforem wyjazdowym / semaforem drogowskazowym /	
/ Sperrsignal / Signal Sh ZD 1 -		/ semaforem odstępowym /	
/ farca zaporowa / Sygnalem Sh ZD 1 -		auch bei Fahrtstellung	
des Bf / der Ader / der Ust -		des Bf / der Ader / der Ust -	
na stacji podaj podg		- pomimo wyświetlonego sygnału zezwalającego na jazdę.	
-		-	
-		(m, besonderer Halteplatz / km, szczególne miejsce zatrzymania)	
<b>14.5</b>	Fahren Sie bis zur gestörten ETCS-Blockstelle	-	
Jazda aż do uszkodzonego miejsca ETCS-podg		-	
mit höchstens der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit und halten dort auch bei ETCS-Fahrtaubnis an.		-	
z maksymalną prędkością podaną w rozkładzie jazdy i zatrzymać się tam, także pomimo zezwolenia udzielonego w ETCS.		-	
<b>14.6</b>	Bleiben Sie halten.	-	
Kontynuować postój		-	
<b>Übermittlungscodes</b>		<b>Kod identyfikacji rozkazu</b>	
(Ort)	(Datum)	(Uhr)	(Minuten)
(miejsc)	(data)	(godz.)	(min.)
(Fahrstellenleiter)	ermitteln (Name, Triebfahrzeugführer)		ermitteln (Name, Triebfahrzeugführer)
(szef stacji)	erhalten (mazzwiso - maszynist)		otrzymaj (mazzwiso - maszynista)
	bei fernmündlicher Übermittlung:		innych:
	przy przekazaniu telefonicznym		Zugfunk/ <input type="checkbox"/> andere: <input type="checkbox"/>
			radiem <input type="checkbox"/> inne: <input type="checkbox"/>
Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer		Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im angekreuzten Teil des Befehls	
ankreuzen		schraff durchstreichen.	
Należy zakreślić pole przed numerem		X	
typemanszyny / typemanszyny.		Treść nieobowiązująca w nagłówku rozkazu należy skreślić / usunąć.	

302.2000V02

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

Aktualisierung 7 gültig ab 12.12.2021 /  
Zmiana 7 ważna 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 - poprzeczak 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 Einfahrtsignal - Das Ausfahrtsignal - Das Zwischenignal - Das Blocksignal - Semafor wjazdowy - wjazdowy	- Das Blocksignal - drogowy
<b>W6</b>	Das Lichtvorsignal - das Einfahrtsignal - das Ausfahrtsignal - das Blocksignal - das Zwischenignal - das Blocksignal - Semafor wjazdowy - wjazdowy	- das Ausfahrtsignal - das Ausfahrtsignal - semafora wjazdowego - semafora wjazdowego
<b>W7</b>	Das Vorsignal - das Einfahrtsignal - das Ausfahrtsignal - das Blocksignal - das Zwischenignal - das Blocksignal - Semafor wjazdowy - wjazdowy	- das Ausfahrtsignal - das Ausfahrtsignal - semafora wjazdowego - semafora wjazdowego
<b>W8</b>	Das Einfahrtsignal - das Ausfahrtsignal - das Blocksignal - das Zwischenignal - das Blocksignal - Semafor wjazdowy - wjazdowy	- das Zwischenignal - drogowy
<b>W9</b>	Bleibt offen Pozostaje wolne	

<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 der Ausrüstung des Wagens Przebieganie przy ruszeniu z miejsca - do	- bis - km - - km - - km -
<b>W13</b>	Übersteigt La, Strecke Nr. Wykasz La, nr linii	Eintrag lft. Nr. nr bieżący
<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>	Beleht 2 wird ungültig, wenn Führungsgrößen wieder angeeignet werden. Rozkaz nr. 2 przestaje obowiązywać, gdy ponownie przesłane są dane do systemu	- ważny - nie ważny - - ważny - nie ważny -

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

302.2000/03  
 Aktualisierung 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**

<b>Pojęcie polskie</b>	<b>Skrót polski</b>	<b>Begriff deutsch</b>	<b>Abkürzung deutsch</b>
<b>Begriff polnisch</b>	<b>Abkürzung polnisch</b>	<b>Pojęcie niemieckie</b>	<b>Skrót niemiecki</b>
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 302.2202Z01**

**Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS)  
Teil: B**

**Auszug für EVU/ZB**

## **Örtliche Grenzvereinbarung**

**zwischen der**

**DB Netz AG**

**Regionalbereich Ost**

**Produktionsdurchführung Neustrelitz**

**und der**

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

**Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie**

**für die Grenzbetriebsstrecke**

**Tantow - Szczecin Główny**

**Gültig ab 14.12.2014**

	für die DB Netz AG	für die PKP PLK S.A.
Geschäftsführen de 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 Szczecinie Korzeniowskiego 1, <b>70-211 Szczecin</b>
Telefon extern	+49 – 30 297 41 655	+48 - 91 – 47131 318
Fax extern	+49 - 30 297 41 524	+48 - 91 – 47131 314
E-Mail	<a href="mailto:Heribert.Uller@deutschebahn.com">Heribert.Uller@deutschebahn.com</a>	<a href="mailto:Zbigniew.Zaremba@plk-sa.pl">Zbigniew.Zaremba@plk-sa.pl</a>
Zuständige Stellen für die Betriebsführung	DB Netz AG Regionalbereich Ost, Betriebszentrale, Fahrdienst	PKP, Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie Sekcja Eksploatacji Szczecin Główny
Telefon extern	+49 – 30 – 297 - 41545	+48 - 91 – 471 - 55 – 45
Fax extern	+49 – 30 – 297 – 40784	+48 - 91 – 471 – 16 - 91
E-Mail	<a href="mailto:Bernd.Fuchs@deutschebahn.com">Bernd.Fuchs@deutschebahn.com</a>	<a href="mailto:zdziaw.kas@plk-sa.pl">zdziaw.kas@plk-sa.pl</a>
und zuständige Stelle für die In- frastruktur	DB Netz AG Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Neustrelitz	PKP, Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie Sekcja Eksploatacji Szczecin Główny
Telefon extern	+49 – 3981 – 49 - 1594	+48 - 91 – 471 - 55 – 45
Fax extern	+49 – 3981 – 49 - 1597	+48 - 91 – 471 – 16 - 91
E-Mail	<a href="mailto:Torsten.Strasse@deutschebahn.com">Torsten.Strasse@deutschebahn.com</a>	<a href="mailto:zdziaw.kas@plk-sa.pl">zdziaw.kas@plk-sa.pl</a>

persönlich zuzuteilen (Auszug aus der ÖGV): Triebfahrzeugführern, Zugführern,.

Zugänglich zu machen (ÖGV):

- Fahrdienstleitern, Notfallmanagern, Mitarbeitern, die Örtliche Richtlinien, Fahrpläne oder Beta aufstellen,
- Mitarbeitern, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb,
- Lehrkräften 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	14.12.2014		
1	Anpassung der Bezugsstellen zur geänderten Ril 408, Ergänzung der Transitionsregeln,	13.12.2015		
2	Aufhebung von Bestimmungen für EVU beim Rangieren, Änderung von Bezugsstellen, Aktualisierung Rufverzeichnis	01.04.2017		
3	Die Hinweise zum Stellungnahmeverfahren wurden eingearbeitet.	01.07.2017		

\*) Kennzeichen für berichtigte bzw. neugefasste Textstellen

## Inhaltsverzeichnis

### Vorbemerkungen

1	Geltungsbereich .....	6
2	Begriffsbestimmungen .....	7
3	Fahren von Zügen .....	8
3.1	Arbeitszeiten des Eisenbahngrenzübergangs .....	8
3.2	Betriebliche Bestimmungen für außergewöhnliche Sendungen .....	8
4	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen .....	9
4.1	Grenzbetriebsstrecke .....	9
4.2	Systemwechselbahnhöfe .....	10
5	Betriebsführung .....	12
5.1	Vorschriften und Richtlinien .....	12
5.2	Vorschriftenaustausch .....	12
5.3	Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern .....	12
5.4	Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen .....	12
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 für Mitarbeiter der EVU, die am Eisenbahngrenzverkehr beteiligt sind .....	18
7	Instandhaltung von Anlagen der Eisenbahninfra- struktur .....	19
8	Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion .....	20
9	Inkraftsetzung .....	21
10	Anhänge .....	23
10.1	Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke .....	23
10.2	Schematischer Lageplan der Grenzbetriebsstrecke .....	23
10.3	Regelungen zur Bekanntgabe von Bauarbeiten, La-Stellen und von außergewöhnlichen Ereignissen, die Einfluss auf die Betriebsführung haben .....	23
10.4	Telekommunikationsverzeichnis und die Telekommunikation betreffenden Festlegungen .....	24

## 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.

Weiterhin werden in den „Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze“, Teil A und B zwischen den EIU die Verknüpfung und Besonderheiten der Infrastruktur vereinbart.

Außerdem vereinbaren die EIU in den „Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze“, Teil A und B die Abläufe zur Vorbereitung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf der Grenzbetriebsstrecke.

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 Grenzbetriebsstrecke“ gefertigt, die Auszüge aus der RfBS, Teile A und B.

(...)

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 über die Staatsgrenze (RfBS), Teil B, Örtliche Grenzvereinbarung (ÖGV) zum Infrastrukturverknüpfungsvertrag zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. gilt für die Grenzbetriebsstrecke Tantow – Szczecin Główny, einschließlich der Betriebswechselbahnhöfe, die im Abschnitt 2 genannt sind.

(...)

Die ÖGV darf nur im Einvernehmen zwischen der PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie und der DB Netz AG, Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Neustrelitz geändert oder ergänzt werden.

Änderungen und Ergänzungen sind in beiden Sprachen zu fertigen und von beiden Seiten zu unterzeichnen. Sie werden nach dem Austausch der unterzeichneten Exemplare zum zwischen beiden Seiten vereinbarten Termin gültig.

## 2

## Begriffsbestimmungen

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

– **Grenzstrecke**

Als „Grenzstrecke“ wird die Strecke und Tantow – Szczecin Gumieńce bezeichnet.

Grenzstreckenabschnitte sind Tantow - Staatsgrenze in km 119,585 (DB Netz AG) und Staatsgrenze km 10,069 (PKP PLK S.A.) - Szczecin Gumieńce.

– **Systemwechselbahnhof**

Systemwechselbahnhöfe sind auf deutscher Seite der Bahnhof Tantow für den Reise- und Güterverkehr und auf polnischer Seite die Bahnhöfe Szczecin Gumieńce für den Güterverkehr und Szczecin Główny für den Reiseverkehr.

- **Grenzbetriebsstrecke**

Grenzbetriebsstrecke ist die Strecke Tantow - Szczecin Główny.

– **Grenze der Betriebsführung**

Grenze der Betriebsführung auf der Strecke Tantow - Szczecin Gumieńce ist die Staatsgrenze in km 119,585 (DB Netz AG) und in km 10,069 (PKP PLK S.A.).

### **3 Fahren von Zügen**

#### **3.1 Arbeitszeiten des Eisenbahngrenzübergangs**

Die Betriebsstellen der Grenzbetriebsstrecke Tantow – Szczecin Główny sind für alle Verkehrsarten zugelassen und ganztägig geöffnet.

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

Bleibt offen



## 4 Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen

### 4.1 Grenzbetriebsstrecke

Die vorhandenen Streckengleise mit den erforderlichen Zusatzangaben sind in der nachfolgenden Übersicht aufgeführt:

von	nach	ingleisige bzw. zweigleisige Hauptstrecke	Zs 6 bzw. W 24	Bremsweg	elektrifiziert
Tantow	Szczecin Gumieńce	ingleisig	–	1000/700	nein
Szczecin Gumieńce	Szczecin Główny	ingleisig	–	700/700	3 kV

Die Grenzbetriebsstrecke ist Bestandteil des Transeuropäischen Netzes (TEN) und mit einem Streckenblock für eingleisige Strecken mit Erlaubniswechsel ausgerüstet.

Die **zulässige Geschwindigkeit** beträgt von

Tantow – Staatsgrenze 120km/h

Staatsgrenze - Szczecin Gumieńce 120km/h

Szczecin Gumieńce - Szczecin Główny 80km/h

Die **maßgebende Neigung** beträgt auf der Grenzbetriebsstrecke zwischen

Tantow – Staatsgrenze 2,6‰

Staatsgrenze – Tantow 2,6‰

Staatsgrenze – Szczecin Gumieńce 4,1‰

Szczecin Gumieńce – Staatsgrenze 4,2‰

Szczecin Gumieńce - Szczecin Główny 4,4‰

Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce 4,4‰

Auf dem Abschnitt der deutschen Betriebsführung gilt die Fahrzeugumgrenzungslinie G 2 (UIC) und auf dem polnischen Abschnitt der Betriebsführung gilt die Umgrenzungslinie A PN-70/K-02056.

Auf polnische Seite ist analoger Zugfunk und auf deutscher Seite ist digitaler (GSM-R) Zugfunk vorhanden.

Die Grenzbetriebsstrecke ist auf deutscher Seite mit punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB) ausgerüstet.

Die Grenzbetriebsstrecke ist auf polnischer Seite mit dem polnischen Zugbeeinflussungssystem SHP ausgerüstet.

Auf dem Grenzstreckenabschnitt ist die Strecke mit 1000Hz Magneten des polnischen Systems SHP ausgerüstet. *(Die SHP – Magnete liegen grundsätzlich mindestens 200m vor allen Vorsignalen und mindestens 200m vor Einfahrsignalen, wenn diese die Ausfahrt mit vorsignalisieren.)*

An allen technisch gesicherten Bahnübergangsanlagen sind mit Bahnübergangswarnanlagen und wirksamen Magneten (entspricht 1000 Hz Magnet PZB) vorhanden.

Vom Bahnhof Tantow bis zur Staatsgrenze gilt die Streckenklasse D 4 (Radsatzlast 22,5 t, Meterlast 8,0t) von der Staatsgrenze bis nach Szczecin Gumieńce gilt die Streckenklasse C 3 (Radsatzlast - 20,0 t , Meterlast - 7,2 t/m.

**Die Grenzbetriebsstrecke ist daher in die Streckenklasse C 3 eingestuft.**

**- Radsatzlast 20t (196kN)**

**- Meterlast 7,2 t/m (71 kN/m)**

**Bahn(-Straßen-)übergänge der Grenzbetriebsstrecke**

\*

Streckenabschnitt Tantow – Staatsgrenze – [Szczecin Gumieńce]		
Lage [km]	Art der Sicherung	Bemerkungen
111,350	Halbschranken (BUES 2000)	Bedienung vom Fahrdienstleiter özF Bf Tantow in der Betriebszentrale Berlin
113,440	Halbschranken (BUES 2000)	
116,480	Halbschranken (BUES 2000)	

Streckenabschnitt [Tantow] – Staatsgrenze – Szczecin Gumieńce		
Lage [km]	Art der Sicherung	Bemerkungen
7,585	Lichtsignalanlage BUES 2000	Kategorie C
2,837	Lichtsignalanlage BUES 2000	Kategorie C
2,034	Lichtsignalanlage BUES 2000	Kategorie C*)
1,138	elektrische Vollschanke	Stw Gm 2 , Szczecin Gumieńce

\*) Da der Bahn(-straßen-)übergang der Kategorie C im km 2,034 über kein Bahnübergangssignal (TOP) verfügt für Züge von Szczecin Gumieńce nach Tantow, muss der Fahrdienstleiter „Gm“ bei gestörter Anlage dem Triebfahrzeugführer durch Befehl „G 14“verständigen.

\*

\*

## 4.2 Systemwechselbahnhöfe

### Bahnhof Tantow

Der Bahnhof Tantow ist nicht mit einem Fahrdienstleiter besetzt. Er wird durch den örtlich zuständigen Fahrdienstleiter (özF) Tantow aus der Betriebszentrale in Berlin heraus gesteuert.

Der Bahnhof ist für Reise- und Güterverkehr ausgelegt.

Der Bahnhof ist mit Ks-Signalen ausgerüstet.

Maßgebende Neigung des Bahnhofs Tantow beträgt bis zu 4‰.

**Bahnhof Szczecin Gumieńce**

Der Bahnhof Szczecin Gumieńce verfügt über ein Befehlsstellwerk und drei Weichenwärterstellwerke „Gm 1“, „Gm 2“ und „Gm 3“.

Das Befehlsstellwerk „Gm“ ist mit einem Fahrdienstleiter und einem Weichenwärter besetzt und befindet sich im mittleren Bahnhofsbereich.

Der Bahnhof ist teilweise elektrifiziert. Die Oberleitungsspannung beträgt 3-KV.

Der Bahnhof Szczecin Gumieńce ist in den Stellwerksbezirken „Gm“ und „Gm-2“ teilweise und im Stellwerksbezirk „Gm-1“ vollständig elektrifiziert.

Alle über den Eisenbahngrenzübergang Tantow – Szczecin Gumieńce verkehrende Züge fahren ausschließlich aus den Stellwerksbezirken „Gm“, „Gm-1“ und „Gm-2“ ein und aus.

Die Zugmeldungen zwischen den Fahrdienstleitern Tantow und Szczecin Gumieńce erfolgen in der Regel über die Zugnummern-Meldeanlage. Eingabestellen sind bei dem özF Tantow im Elektronischen Stellwerk Angermünde (BZ Berlin) und auf dem Stellwerk „Gm“ des Bahnhofs Szczecin Gumieńce vorhanden.

Auf dem Bahnhof Szczecin Gumieńce befindet sich im km 1.315 ein Achszählpunkt der mit den Leit- und Sicherungsanlagen des ESTW Tantow zusammenarbeitet.

Neben dem Stellwerk „Gm“ sind die Weichenwärterstellwerke „Gm-1“ und „Gm-2“ am Grenzverkehr beteiligt, die sich an der Einfahrt aus Richtung Szczecin Główny und Tantow befinden und mit einem Weichenwärter besetzt sind.

Das Befehlsstellwerk „Gm“ und die Weichenwärterstellwerke „Gm-1“ und „Gm-2“ sind mit ferngesteuerten mechanischen und Relaisanlagen ausgerüstet.

Der Bahnhof ist für den Personen- und Güterverkehr ausgelegt.

Die maßgebende Neigung im Bahnhof Szczecin Gumieńce beträgt 3,8‰.

**Bahnhof Szczecin Główny**

Der Bahnhof Szczecin Główny besteht aus einem Fahrdienstleiterbezirk „Sg“. Das Befehlsstellwerk „Sg“ ist mit zwei Fahrdienstleitern besetzt. Der Bahnhof ist teilweise elektrifiziert. Die Oberleitungsspannung beträgt 3-KV.

Bei dem Fahrdienstleiterstellwerk Sg handelt es sich um eine elektronisches Stellwerk der Bauart Ebilog 850. Der Bahnhof ist ausgelegt für den Personenverkehr.

Die maßgebende Neigung im Bahnhof Szczecin Główny beträgt 0,2‰.

## **5 Betriebsführung**

### **5.1 Vorschriften und Richtlinien**

Zu den Regelungen der jeweiligen EIU gelten auf der Grenzstrecke die Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS) Teil A Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV) und der Teil B Örtlichen Grenzvereinbarungen (ÖGV).

### **5.2 Vorschriftenaustausch**

Bleibt offen

### **5.3 Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern**

(...)

Bei der Durchführung des Eisenbahngrenzverkehrs auftretende Probleme sind unverzüglich auszuwerten. Bei Erfordernis ist die ÖGV entsprechend anzupassen bzw. zu ergänzen.

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

### **5.4 Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen**

#### **(1) Allgemeines**

Betriebsleitstellen zur Durchführung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke Tantow – Szczecin Główny sind seitens der

- DB Netz AG

die Betriebszentrale Berlin des Regionalbereichs Ost

- der PKP PLK S.A.

die Betriebsleitung (Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym) in Warschau – Außenstelle der Betriebsleitung in Szczecin (Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym) in Szczecin.

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

(...)

#### **(2) Planung des Zugverkehrs**

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

Die Planung der Güterzüge zwischen den zuständigen Betriebsleitstellen erfolgt durch besondere Formblätter mittels Fax bzw. in elektronischer Form (siehe Anlage 1 und 2 zu Abschn. 5.4).

**(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) Trassenänderungen von Zügen,

**5.5 Bestimmungen der Betriebsführung bei Gleisperrungen**

Mit Sperrung des Streckengleises tritt eine Unterbrechung des Zugverkehrs ein.

Die detaillierten Grundsätze für die Betriebsführung für die Zeit der Bauarbeiten sind in der Betra/Regulamin festzulegen, abgestimmt auf der Ebene der Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie und dem Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Neustrelitz, entsprechend der in der RfBS Teil A AGV Abschnitt 3.3 festgelegten Termine.

## 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

### 6.1 Betriebsvorschriften

Ifd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408 der DB Netz AG	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. Hinweis: Bei GSM-R-Zugfunk ist die von der DB Netz AG festgelegte Zugnummer zu verwenden.</p>	Zu § 9
2	Zu 408.2321 Abschn. 2	<p><b>Zug vorbereitet melden:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Güterzüge Für Güterzüge, die vom Bahnhof Szczecin Gumieńce in Richtung Angermünde verkehren, muss der Mitarbeiter des EVU dem Fahrdienstleiter des Stellwerks „Gm“ des Bahnhofes Szczecin Gumieńce melden, dass der Zug vorbereitet ist.</li> <li>- Reisezüge Für Reisezüge, die von Szczecin Główny in Richtung Tantow verkehren, muss der Zugführer die Meldung, dass der Zug abfahrbereit ist, an den örtlich zuständigen Mitarbeiter in der bisherigen Unterkunft auf dem Bahnsteig III.</li> </ul>	Zu § 14 Abs. 6
3	Zu 408.2341 Abschn. 2	<p><b>Zulässige Geschwindigkeit</b></p> <p>Bei unvorhergesehen eintretende Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecke ist der benachbarte Fahrdienstleiter zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit dem Befehl „G“ zu unterrichten. Längerfristige Geschwindigkeitseinschränkungen sind auf deutscher Seite in die La Bereich Ost und auf polnischer Seite im Dodatek 2, WOS Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie aufzunehmen.</p>	§ 59
4	zu 408.2351	<p><b>Sichern der Fahrzeuge auf der freien Strecke:</b></p> <p>Für das Sichern von den auf der Strecke verbliebe-</p>	Zu § 63 Abs. 30 und

Ifd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408 der DB Netz AG	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.
		<p>nen Fahrzeugen sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Streckenneigungen sind im Abschnitt 4.1 angegeben.</p>	Ir-9 § 13
5	Zu 408.2411	<p><b>Übermitteln von Befehlen</b></p> <p>Auf dem Bahnhof Szczecin Gumieńce dürfen, je nach betrieblicher Situation, die Weichenwärter des Stellwerks „Gm“ oder „Gm-1“ bzw. „Gm-2“ auf Anweisung des Fahrdienstleiters „Gm“ den Befehl „G“ aushändigen.</p> <p>Auf dem Bahnhof Szczecin Główny wird der Befehl „G“ vom örtlich zuständigen Mitarbeiter (Aufenthaltsraum Bahnsteig III) ausgehändigt.</p> <p>Auf dem Bahnhof Tantow darf der Befehl „G“ auch über Zugfunk diktiert werden. Voraussetzung ist, dass der Triebfahrzeugführer über Zugfunk erreichbar und der deutschen Sprache mächtig ist.</p>	<p>Zu § 57</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p>
6	Zu 408.2431 Abschn. 2	<p><b>Besonderheiten beim Umleiten:</b></p> <p>Bei Zügen, die zwischen Szczecin Gumieńce und Szczecin Główny über eine andere als die im Fahrplan vorgesehene Strecke umgeleitet werden, ist dem Triebfahrzeugführer, ein streckenkundiger Begleiter (Lotse) mitzugeben. Dieser erhält vom Fahrdienstleiter Szczecin Gumieńce bzw. Szczecin Główny einen entsprechenden Fahrplan.</p>	Zu § 16, Abs. 2
7	408.2571 Abschn. 5 - 8	<p><b>Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke</b></p> <p>Wenn auf der Grenzbetriebsstrecke ein Triebfahrzeug schadhaft ist, hat der Triebfahrzeugführer unverzüglich den Fahrdienstleiter zu verständigen.</p> <p>Ist das beschädigte Triebfahrzeug fahrtüchtig, darf es mit diesem Zug unter Einhaltung der für diesen Zug zulässigen Höchstgeschwindigkeit weiterbefördert werden.</p> <p>Ist das beschädigte Triebfahrzeug nicht fahrtüchtig, dann müssen Sie als Fahrdienstleiter Szczecin Gumieńce (Gm) zum Beräumen des Streckenabschnittes ein vorhandenes Triebfahrzeug in Abstimmung mit der Betriebsleitung in Szczecin zur Weiterfahrt auf</p>	Zu § 63, 69

Ifd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408 der DB Netz AG	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.
		<p>dem Gebiet der PKP PLK S.A. einsetzen.</p> <p>Ist das beschädigte Triebfahrzeug auf dem Abschnitt der polnischen Infrastruktur nicht fahrtüchtig, dann müssen Sie als Fahrdienstleiter Szczecin Gumieńce zum Beräumen des Streckenabschnittes ein vorhandenes Triebfahrzeug in Abstimmung mit der Betriebsleitung in Poznan einsetzen.</p> <p>Ist das beschädigte Triebfahrzeug auf der deutschen Infrastruktur nicht fahrtüchtig, fordert der Triebfahrzeugführer ein Ersatztriebfahrzeug an.</p>	
8	Zu 408.2711	<p><b>Überschreiten der Länge von Zügen</b></p> <p>Eine Überschreitung der festgelegten Zuglängen darf nach vorheriger Abstimmung der zuständigen Betriebsleitstellen der PKP PLK S.A. und der DB Netz AG und Erteilung der Zustimmung für die geplante Zugfahrt erfolgen.</p>	Zu § 19 Abs. 6
9	Zu 408.4814 Abschn. 3	<p><b>Rangiergeschwindigkeit</b></p> <p>Auf den Bahnhöfen Szczecin Gumieńce, Szczecin Główny und Tantow dürfen Sie als Triebfahrzeugführer die Rangiergeschwindigkeit von 25 km/h nicht überschreiten.</p> <p>Andere Rangiergeschwindigkeiten auf den Bahnhöfen Szczecin Gumieńce oder Szczecin Główny, die sich aus der Art des Rangierens ergebenden, werden durch den Rangierleiter bekannt gegeben.</p> <p>Weitere Bestimmungen sind Ihnen in der Anlage zu Abschnitt 6.1 diesem Abschnitt gegeben:</p>	Zu Ir-9 § 9 Abs. 29
10	Zu 408.4831 Abschn. 2	<p><b>Festlegen von Zügen, Zugteilen oder Fahrzeugen im Bahnhof:</b></p> <p>Für das Sichern von Fahrzeugen in den Bahnhöfen ist das EVU verantwortlich.</p> <p>Die entsprechenden Neigungen der Systemwechselfahrbahnhöfe sind im Abschnitt 4.2 angegeben.</p>	Zu § 63, Abs. 30 zu Ir-9 § 14
16	Zu 408.8301 Abschnitt 5	<p><b>Unterlagen und Gegenstände</b></p> <p>Auf dem Führerstand der Triebfahrzeuge müssen die Befehlsvordrucke des Befehls G1-14, G 14.1-14.35 und das Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14 mitgeführt werden.</p>	Zu § 14 Abs. 11



**Anlage 1****Zu Ril 408.4813 und Ir-9 § 9, Abs. 29**

Triebfahrzeuge, die längere Zeit auf den Bahnhöfen Szczecin Gumieńce oder Szczecin Główny verbleiben, können im Bahnhof abgestellt werden.

Während der Abstellungszeit dürfen die Dieselmotore der Triebfahrzeuge nicht länger 15 min arbeiten. Das Ablassen von Motorenöl in den Gleisen ist verboten.

Das Nachölen an Fahrgestelleinrichtungen auf das unbedingt notwendige Maß zur Aufrechterhaltung der Fahrtüchtigkeit des Triebfahrzeuges zu beschränken.

Ein Triebfahrzeug kann mit einem weiteren Triebfahrzeug verbunden werden bzw. auch als Leertriebwagen, der von der Spitze gesteuert wird, ohne Begleitung durch einen Rangierleiter (Rangierbegleiter) fahren.

Rangierfahrten ohne Begleitung dürfen nur über die festgelegten Rangierwege durchgeführt werden.

Auf eine Verständigung über den Zweck und Weg darf verzichtet werden, wenn die Rangierfahrten planmäßig erfolgen.

**Rangierfahrten von Triebfahrzeugen ohne Begleitung im****Bahnhof Szczecin Gumieńce**

Auf dem Bahnhof Szczecin Gumieńce ist die Durchführung von Fahrten Triebfahrzeuge als Rangierfahrt ohne Begleitung eines Rangierleiters (Rangierbegleiters) von und zum Zug sowie zum Zweck ihres vorübergehenden Abstellens gestattet.

Rangierfahrten ohne Begleitung eines Rangierleiters (Rangierbegleiters) erfolgen in den Stellwerksbezirken Gm, Gm 1, Gm 2 und Gm 3 in den Gleisgruppen 1, 2, 3, 5, 101, 102, 108, 110, 112, 201, 203, 204, 205, 206 und 208.

Sie werden durchgeführt mit Rangiersignal Ms2 an Hauptsignalen und Rangiertafeln bzw. mit den Handsignalen Rm1 und Rm2 im Bereich der oben genannten Gleise, wobei der Triebfahrzeugführer immer bis zu einem festgelegten Ziel zu fahren hat.

Wenn das Triebfahrzeug eine andere Gleisgruppe befahren soll, muss der Triebfahrzeugführer über die Nummer des Zielgleises unterrichtet werden. Die Rangierfahrt ist dann zu begleiten.

**Rangierfahrten von Triebfahrzeugen ohne Begleitung im****Bahnhof Szczecin Główny**

Auf dem Bahnhof Szczecin Główny ist die Durchführung von Fahrten Triebfahrzeuge als Rangierfahrt ohne Begleitung eines Rangierleiters (Rangierbegleiters) vom oder zum Zug oder zum zeitweiligen Abstellen des Fahrzeugs gestattet.

Die Triebfahrzeuge fahren von den Einfahrgleisen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 und 10 bzw. in die Ausfahrgleise 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 und 10 bzw. zu den Abstellgleisen 20, 23, 25, 27 oder 28 sowie aus den Abstellgleisen 20, 23, 25, 27 oder 28 in die Ausfahrgleise 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 und 10.

Fahrten von Triebfahrzeugen können als Rangierfahrten ohne Begleitung eines Rangierleiters (Rangierbegleiters) nach folgenden Festlegungen durchgeführt werden.

Rangierfahrten ohne Begleitung eines Rangierleiters (Rangierbegleiters) erfolgen ausschließlich auf das Rangiersignal Ms2 an den Hauptsignalen und Rangiertafeln, wobei der Triebfahrzeugführer immer bis zum festgelegten Ziel zu fahren hat.

Die unbegleiteten Rangierfahrten dürfen in der Gleisgruppe 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 20, 23, 25, 27, 28 erfolgen ohne Information des Triebfahrzeugführers über das Ziel der Rangierfahrt.

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

### Umschaltung Zugfunk

Die Umschaltung in das deutsche GSM-R-Netz ist in Höhe des sonstigen Signals im km 119,5 vorzunehmen.

Die Umschaltung in das polnische analoge Zugfunknetz (**Zugfunkkanal R6**) erfolgt an dem sonstigen Signal W 28 in km 10,069.

- \* Nach dem Umschalten in das polnische analoge Netz, führt der Triebfahrzeugführer ein Probegespräch mit dem Fahrdienstleiter Szczecin Gumieńce.
- \*

### Vorgaben für die Einhaltung der Sicherheit bei der Transition der Zugbeeinflussungsanlagen PZB –SHP (Deutschland - Polen) für die Grenzbetriebsstrecke Tantow – Szczecin Główny

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.

### Betriebliche Vorgaben zur Transition

Züge, die auf der Grenzbetriebsstrecke von Tantow bis Szczecin Gumieńce verkehren, müssen die PZB eingeschaltet haben.

Züge, die im Abschnitt Szczecin Gumieńce bis Szczecin Główny verkehren müssen das System SHP eingeschaltet haben.

Ist für die Umschaltung ein Halt erforderlich, ist dieser bei der Trassenanmeldung durch das EVU zu beantragen.

### Durchführung der Transition während der Fahrt

Auf der Grenzbetriebsstrecke Tantow – Szczecin Gumieńce 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 gilt nachfolgende Regelung:

Bei Triebfahrzeugen aus bzw. in Richtung Deutschland ist die Umschaltung von PZB auf SHP-System bzw. umgekehrt in der Gegenrichtung, in Höhe der der Staatsgrenze vorzunehmen.

### \* Sprache

- \* Auf der Grenzbetriebsstrecke Tantow – Szczecin Główny wird im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. polnisch und im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG deutsch gesprochen. Die Mitarbeiter der EVU müssen die jeweilige Sprache soweit beherrschen, dass sie sich mit den Mitarbeitern der EIU verständigen können.
- \*
- \*

## **7 Instandhaltung von Anlagen der Eisenbahninfrastruktur**

Bleibt offen

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

Die Grenzbetriebsstrecke zwischen den Bahnhöfen Tantow - Szczecin Gumieńce ist nicht mit Oberleitungsanlagen ausgerüstet, der Zugverkehr erfolgt mit Dieseltraktion.

Der Streckenabschnitt Szczecin Gumieńce – Szczecin Główny ist mit Oberleitung überspannt.

## 9 Inkraftsetzung

Die „Örtliche Grenzvereinbarung zwischen der DB Netz AG Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Neustrelitz und der PKP Polskie Linie Kolejowe SA (PKP PLK S.A.) Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie für die Grenzbetriebsstrecke Tantow – Szczecin Główny“ tritt am 14.12.2014 in Kraft.

Die „Örtliche Grenzvereinbarung zwischen der DB Netz AG Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Neustrelitz und der PKP Polskie Linie Kolejowe SA (PKP PLK S.A.) Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie für die Grenzbetriebsstrecke Tantow – Szczecin Gumieńce – (Szczecin Główny)“ gültig ab 13.12.2009, einschließlich der Änderungen verliert damit Ihre Gültigkeit.

Neustrelitz/Szczecin, den 01.08.2014

Für die DB Netz AG		Für die PKP PLK S.A.
<p style="text-align: center;"><b>gez. Kay Schatkowski</b> Leiter Produktionsdurchführung Neustrelitz</p>		<p style="text-align: center;"><b>gez. Zbigniew Zarychta</b> Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie</p>
<p style="text-align: center;"><b>gez. Torsten StraÙe</b> Arbeitsgebietsleiter Betrieb der Produktions- durchführung Neustrelitz</p>		<p style="text-align: center;"><b>gez. Sławomir Puchowski</b> Z-ca Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie</p>

Bleibt frei

## **10 Anhänge**

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

#### **Zusammenstellung der Lagepläne:**

- Bahnhof Szczecin Gumieńce
- Bahnhof Szczecin Główny
- Bahnhof Tantow

Bleib offen

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

Bleibt offen

### **10.3 Regelungen zur Bekanntgabe von Bauarbeiten, La-Stellen und von außergewöhnlichen Ereignissen, die Einfluss auf die Betriebsführung haben**

Bleibt offen

## 10.4 Telekommunikationsverzeichnis und die Telekommunikation betreffenden Festlegungen

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

### Rufnummern und Zuständigkeiten DB Netz AG, Regionalbereich Ost

#### Leiter Produktion im Regionalbereich Ost,

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

Ruf +49 – 30 297 40500 Fax - 40950

#### Leiter, Regionale Außenbeziehung

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

Ruf + 49 – 30 297 41000 Fax 40910

Ständiger Vertreter des Eisenbahnbetriebsleiters Region Ost (zuständig auch für die Unfalluntersuchung im Bereich der RB Ost)

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

Ruf +49 – 30 297 40130 Fax - 40913

#### Betriebszentrale

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

Ruf +49 – 30 297 41510 Fax - 40960

Notfalleitstelle +49 – 30 297 41556 Fax - 40903

Netzkoordinator +49 – 30 297 41554 Fax - 40903

#### Ansprechpartner polnische Grenze AGV/ÖGV

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

Ruf +49 – 30 - 297 – 41655 Fax - 41524

Teamleiter Infrastrukturdaten in der Betriebsdurchführung

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

Ruf +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)

Ruf +49 – 30 297 41652 Fax - 41524



Koordination Betrieb/Bau (Bauplanung, Bauarbeiten, La der RB Ost)

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

Ruf +49 – 30 297 41520 Fax - 40902

Kundenmanagement (Kundenbetreuung, Trassen)

Herr Buchhagen [Bernhard.Buchhagen@deutschebahn.com](mailto:Bernhard.Buchhagen@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 30 297 40150 Fax - 40197

Leiter Fahrplan

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

Ruf +49 – 30 297 40249 Fax - 40915

Leiter Produktionsdurchführung Neustrelitz (Betrieb, Instandhaltung und Anlagemanagement)

Frau Birgit Chollee [Birgit.Chollee@deutschebahn.com](mailto:Birgit.Chollee@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 3981 49 1510 Fax - 1511

Arbeitsgebietsleiter Betrieb, Produktionsdurchführung Neustrelitz

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

Ruf +49 – 3981 49 1594 Fax - 1597

Mitarbeiter Betrieb, ÖGV Tantow

Herr Fuchs [Bernd.Fuchs@deutschebahn.com](mailto:Bernd.Fuchs@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 39 297 41545 Fax - 40784

Leiter Instandhaltung Neustrelitz

Herr Schönberg [Bernd.B.Schoenberg@deutschebahn.com](mailto:Bernd.B.Schoenberg@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 3981 49 1540 Fax - 1539

Örtlich zuständiger Fahrdienstleiter Angermünde (Tantow)

Ruf +49 – 30 297 40691 Fax - 40398

Mobiltelefon: +49 – 160 97 48 71 01 GMS-R 99 13 25 572

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

Rufnummern und Zuständigkeiten der PKP PLK S.A, Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie

Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie (Ansprechpartner für Grenzangelegenheiten)

Ruf: +48 – 91 471 5551

[jacek.krzeminski@plk-sa.pl](mailto:jacek.krzeminski@plk-sa.pl)

Grenzangelegenheiten ÖGV/MPG

Ruf: +48 – 91 47131 318

[zbigniew.zaremba@plk-sa.pl](mailto:zbigniew.zaremba@plk-sa.pl)

Betriebsleitung – Außenstelle Szczecin, Schichtkoordinator

tel. +48 – 91 471 1311

fax - 3375

[idde8.koordinator@plk-sa.pl](mailto:idde8.koordinator@plk-sa.pl)

Betriebsleitung – Leiter Außenstelle Szczecin, Schichtkoordinator

tel. +48 – 91 471 3317

[beata.dyko@plk-sa.pl](mailto:beata.dyko@plk-sa.pl)

Verantwortlich für Streckensperrung Centrum Rozkładów Jazdy w Warszawie

tel. +48 – 22 4733 565

fax. - 507

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

Dodatek 2 und Änderungen für Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie

Ruf: +48 – 94 713 1337

fax: -1314

[tomasz.sopocko@plk-sa.pl](mailto:tomasz.sopocko@plk-sa.pl)

Sektion Betrieb Szczecin Główny

Ruf: +48 – 91 471 5545

[Zdzislaw.kas@plk-sa.pl](mailto:Zdzislaw.kas@plk-sa.pl)

Fahrdienstleiter Bahnhof Szczecin Gumieńce

tel. +48 – 91 471 5803

fax - 5803

Mobiltelefon: +48 – 60 00 848 56

Fahrdienstleiter Bahnhof Szczecin Główny

tel. +48 – 91 471 5642

fax - 5642

Mobiltelefon: +48 571 336182

Bahnsteig III Szczecin Główny Aufenthaltsraum

Mobiltelefon: +48 – 60 00 848 34

tel. +48 – 91 471 5642

fax - 5642

Bahnsteig III Szczecin Główny Aufenthaltsraum

Mobiltelefon: +48 – 60 00 848 34

**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**

Auf dem Bahnhof Szczecin Gumieńce dürfen, je nach betrieblicher Situation, die Weichenwärter des Stellwerks „Gm“ oder „Gm-1“ bzw. „Gm-3“ auf Anweisung des Fahrdienstleiters „Gm“ der Befehl „G“ aushändigen.

Auf dem Bahnhof Szczecin Główny wird der Befehl „G“ vom örtlich zuständigen örtlichen Mitarbeiter (Aufenthaltsraum Bahnsteig III) ausgehändigt.

Der Fahrdienstleiter Tantow diktiert die Befehle.

\*

