



<b>Signalordnung, Bahnbetrieb international</b>	<b>Grenzüberschreitende Bahnstrecken</b>
<b>Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS) Guben-Gubin; Auszug für EVU</b>	<b>302.2205Z01 Seite I</b>

## 1 Geschäftsführung

Mit der örtlich zuständigen Geschäftsführung für die Richtlinie 302.2205Z01 wurde beauftragt:

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

Die Richtlinie 302.2205Z01 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 302.2205Z01 setzt sich zusammen  
aus der

Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV) DB  
Netz AG - PKP PLK S.A.

[Auszug für EVU]

Aktualisierung 7 ab 12.12.2021

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

und dem Auszug Für EVU aus der

Örtlichen Grenzvereinbarung (ÖGV)  
für die Grenzbetriebsstrecke

## **Guben - Gubin**

Aktualisierung 4 ab 17.07.2020

Blatt 33 – 71 der Datei (Seiten 1 – 38 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 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
* 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



### **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 2 main columns: 'Befehle G 1-14' (left) and 'Befehle G 1-14 de/pl (Vorderseite)' (right). The left column contains instructions for drivers (e.g., 'Sie dürfen im BF weiterfahren', 'Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals...'). The right column contains a detailed form for reporting incidents, including fields for location, time, train details, and a checklist of observations (e.g., 'Sie müssen folgende Geschwindigkeiten beachten', 'Należy przestrzegać następujących ograniczeń prędkości').

302.2000V01

RBS, Teil A AGV: Vordruck gemeinsame schriftliche Befehle G1-14 dpl /  
PRG, Część A OPG: wspólne pismo rozkazy G1-14 pld

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 Spervorrichtung 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 okręgu 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	auf Sicht na widoczność
Gleisbegang	Przechodzenie przez torowiska	auf Sicht na widoczność
1	Gleis kann besetzt sein Przeszkoda na torze	auf Sicht na widoczność
2	Fahrzeuge im Gleis Pojazdy na torze	auf Sicht na widoczność
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Przejazdy torów zamkniętym	30 km/h 30 km/h
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis Wjazd na tor zakończony kołami oporowym	20 km/h 20 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 odczłomnej	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 / Uszereki 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

Aktualisierung 7 gültig ab 12.12.2021 /  
Zmiana 7 ważna od 12.12.2021

302.2200V01

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



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

**bleibt frei**



**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	Sperssig
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:** \_\_\_\_\_





**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

**DB NETZE**

**Ril 302.2205Z01**

**Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze, Teil B**

## **Örtlichen Grenzvereinbarungen**

**zwischen der**

**DB Netz AG (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**

**Guben – Gubin**

Gültig ab 01.04.2014

	für die DB AG	für die PKP S.A.
Geschäftsführende Stelle	DB Netz AG Regionalbereich Ost Betriebszentrale Regionale Betriebsplanung Granitzstraße 55-56 13189 Berlin	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 4192 378
Fax extern	+49 – 30 – 297 – 40524	+ 48 68 4192 527
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>
Zuständige Stelle für die Infrastruktur	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 w Czerwieńsku <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:**

Triebfahrzeugführern, Zugführern

**Zugänglich zu machen:**

- Fahrdienstleitern, Notfallmanagern und Mitarbeitern, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeitern, die Örtliche Richtlinien, Fahrpläne oder Betra aufstellen,
- 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	01.04.2014		
1	Anpassung an die Bekanntgabe der Ril 408 (FV) und Organisationsveränderungen der PKP PLK S.A., Einführung des poln. analogen Zugfunks bis Bf Guben	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		
4	Anpassungen auf Grund von Änderungen der PKP PLK S.A. (Abschnitt 4.1.)	17.07.2020		

\*) Kennzeichen für berichtigte bzw. neugefasste Textstellen

## Inhaltsverzeichnis

### Vorbemerkungen

1	Geltungsbereich .....	9
2	Begriffserläuterungen .....	10
3	Fahren von Zügen .....	11
3.1	Arbeitszeiten des Eisenbahngrenzübergangs.....	11
3.2	Betriebliche Bestimmungen für außergewöhnliche Sendungen .....	11
4	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen .....	12
4.1	Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke .....	12
4.2	Systemwechselbahnhöfe .....	13
5	Betriebsführung .....	14
5.1	Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien.....	14
5.2	Vorschriftenaustausch .....	14
5.3	Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern .....	14
5.4	Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen,.....	15
5.5	Bestimmungen der Betriebsführung bei Gleissperrungen .....	15
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 .....	16
6.1	Betriebsrichtlinien .....	16
6.2	Örtliche Regelungen die für Mitarbeiter der EVU, die am Eisenbahngrenzverkehr beteiligt sind .....	25
7	Instandhaltung von Anlagen der Eisenbahninfrastruktur .....	28
8	Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion .....	29
9	Inkraftsetzung .....	30
10	Anhänge .....	32
10.1	Schematische Darstellung der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke.....	32
10.2	Schematischer Lageplan der Grenzbetriebsstrecke.....	32
10.3	Regelungen zur Bekanntgabe von Bauarbeiten, La-Stellen und von außergewöhnlichen Ereignissen, die Einfluss auf die Betriebsführung haben .....	32
10.4	Telekommunikationsverzeichnis mit Diensttelefonen und die Telekommunikation betreffende Festlegungen .....	33



## 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.

(...)

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 und Strecken der erleichterten Durchgangsverkehre“ 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

Die Regeln für den Betrieb über die Staatsgrenze (RfBS), Teil B Örtliche Grenzvereinbarung (ÖGV) gilt für den Eisenbahngrenzverkehr zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. auf der Grenzbetriebsstrecke Guben – Gubin, einschließlich der Betriebswechselfeldbahnhöfe, entsprechend Abschnitt 2.

(...)

Die 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 Vereinbarung Standardbegriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

– **Systemwechselbahnhof**

Systemwechselbahnhöfe sind für Reise- und Güterzüge auf deutscher Seite der Bahnhof Guben und polnischer Seite der Bahnhof Gubin.

- **Grenzbetriebsstrecke**

Grenzbetriebsstrecke für den Personen- und Güterverkehr ist die Strecke Guben – Gubin.

– **Grenze der Betriebsführung**

Grenze der Betriebsführung auf der Strecke Guben - Gubin ist die Staatsgrenze in km 1,640 (DB)/(PKP) in km 94,257.

### **3 Fahren von Zügen**

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

Die Grenzbetriebstrecke Guben - Gubin. sind für den Personen- und Güterverkehr entsprechend des Regelwerks ganztägig geöffnet.

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

Bleibt offen

## 4 Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen

### 4.1 Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke

Die Grenzstrecke ist eine eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke.

Die größte **maßgebende Neigung** der Grenzbetriebsstrecke beträgt zwischen Bahnhof Guben bis zur Staatsgrenze 2,3 ‰ und von der Staatsgrenze bis zum Bahnhof Gubin 2,5 ‰.

Der Bremsweg auf der gesamten Grenzbetriebsstrecke beträgt 700m.

Zulässige Streckengeschwindigkeit:

Guben – Staatsgrenze 80 km/h

Staatsgrenze – Gubin 80 km/h

Auf dem Abschnitt der deutschen Infrastruktur gilt das Regellichtraumprofil und auf dem polnischen Abschnitt der Infrastruktur gilt A PN-69/K-02057.

Zwischen den Betriebsstellen Guben und Gubin ist ein nicht selbsttätiger Streckenblock für eingleisige Strecken mit Erlaubniswechsel vorhanden.

Auf polnische Seite ist analoger Zugfunk nach polnischem System und auf deutscher Seite GSM-R Zugfunk vorhanden.

Auf der Grenzbetriebsstrecke befindet sich eine SHP – Anlage vor dem Einfahrsignal Bahnhof Gubin. *(Die SHP – Magnete liegen grundsätzlich 200m vor allen Vor- und Hauptsignalen bzw. 200m vor dem Überwachungssignal bei technisch gesicherten Bahnübergängen.)*

Vom Bahnhof Guben bis zur Staatsgrenze ist die Strecke in die Streckenklasse D 4 (22,5t Radsatzlast, 8,0 t Meterlast) und von der Staatsgrenze bis zum Bahnhof Gubin in die Streckenklasse C 3 eingestuft.

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

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

Auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt die zulässige

– Radsatzlast = 20,5 t (205 kN)

– Meterlast = 7,2 t/m (71 kN/m)

\*

\*

Auf der Grenzbetriebsstrecke befinden sich nachfolgende Bahnübergänge:

Guben - Staatsgrenze –Gubin		
Lage [km]	Art der Sicherung	Bemerkungen
1,197	elektrische Vollschanke P 132 A 5	fernbedient durch Fdl „B 1“ Bf Guben
93,149	elektrische Vollschanke	ortsbedient durch Fdl „Gu“ Bf Gubin

## 4.2 Systemwechselbahnhöfe

Die Bahnhofsverhältnisse (Lagepläne) der Bahnhöfe Guben und Gubin sind im Anhang 10.1 dargestellt.

### **Bahnhof Guben**

Der Bahnhof ist für den Personen- und Güterverkehr ausgelegt.

Der Bahnhof Guben besitzt ein besetztes Fahrdienstleiterstellwerk „B 1“ und ein besetztes Weichenwärterstellwerk „W 2“ der Bauform Gs II. Der Bahnhof ist mit Lichtsignalen ausgerüstet.

Der Bahnhof ist mit einer Oberleitung (15kV-Einphasen-Wechselstrom der DB Netz AG) ausgestattet.

Die Gleise 44, 50, 64, 100 und halbseitig Gleis 16 (in Richtung Stellwerk „W 2“) sind nicht überspannt.

Maßgebende Neigung beträgt 3,3‰

Der Bahnhof ist mit GSM-R Rangierfunk (RoR) und mit dem polnischen analogen Zugfunk ausgerüstet.

### **Bahnhof Gubin**

Der Bahnhof ist für den Personen- und Güterverkehr ausgelegt.

Der Bahnhof Gubin besitzt ein Fahrdienstleiterwerk „Gu“ und ein Weichenwärterstellwerk „Gu 1“.

Das Stellwerk „Gu“ ist ein Schlüsselstellwerk und das Stellwerk „Gu 1“ ist ein mechanisches Stellwerk.

Der Bahnhof ist mit Licht- und Formsignalen ausgerüstet und ist nicht elektrifiziert.

Maßgebende Neigung des Bahnhofs Gubin beträgt 0,7‰

Der Bahnhof ist mit analogem Zugfunk ausgerüstet.

## **5 Betriebsführung**

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

Zu den Regelungen der jeweiligen EIU gelten auf der Grenzbetriebsstrecke die Bestimmungen der RfBS und der Örtlichen Grenzvereinbarungen ÖGV.

### **5.2 Vorschriftenaustausch**

(...)

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

(...)

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

Andere Unregelmäßigkeiten im Eisenbahngrenzverkehr, die Einfluss auf die Durchführung des Bahnbetriebes haben, 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 Guben - Gubin sind seitens der

- DB Netz AG

die Betriebszentrale Berlin des Regionalbereichs Ost

- der PKP PLK S.A.

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

Bei Abweichungen vom Fahrplan oder teilweiser eingeschränkter Fahrwegverfügbarkeit treffen die Betriebsleitstellen beider EIU Entscheidungen zur Fortführung eines sicheren 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 5 Minuten,
  - Güterzügen von 30 Minuten.
- c) Trassenänderungen von Zügen,
- d) (...)

## 5.5 Bestimmungen der Betriebsführung bei Gleissperrungen

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

Die detaillierten Grundsätze für die Betriebsführung für die Zeit der Bauarbeiten sind in der Beta/Bauanweisung festzulegen. Diese werden auf der Ebene der Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze und der Produktionsdurchführung Cottbus abgestimmt.

## 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 Betriebsrichtlinien

Lfd. Nr. DB	Hinweis auf die Ril 408 (FV)	Bestimmungen, die von den Richtlinien der benachbarten Infrastrukturunternehmen abweichen, und etwaige Sonderregelungen im Eisenbahngrenzverkehr	Hinweis auf die Vorschrift Ir-1 (R-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 Einschaltung Zugfunk GSM-R ist die deutsche Zugnummer zu verwenden.</p>	Zu § 9
2	Zu 408.2321 Abschn.2	<p><b>Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist:</b></p> <p>Diese Meldung wird in der Regel durch den Triebfahrzeugführer über den polnischen analogen Zugfunk an den Fahrdienstleiter gegeben. Sie darf auch durch andere Mitarbeiter des EVU abgegeben werden.</p>	Zu § 14 Abs. 6
3	Zu 408.2341 Abschn. 2	<p><b>Zulässige Geschwindigkeit</b></p> <p>Bei unvorhergesehenen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecke ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit dem Befehl „G“ zu unterrichten.</p> <p>Die längerfristigen Geschwindigkeitseinschränkungen sind auf deutscher Seite in die La, Bereich Ost und auf polnischer Seite in den WOS Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze (Dodatek 2) aufzunehmen.</p>	zu § 59 und 62, Abs. 6
4	Zu 408.2351	<p><b>Sichern der Fahrzeuge auf der Strecke:</b></p> <p>Für das Sichern der auf der Strecke verbliebenen Fahrzeuge sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich.</p> <p>Die entsprechenden Streckenneigungen sind im Abschnitt 4.1 angegeben.</p>	Zu § 69 Abs. 3 und 8 und zu § 70
5	zu 408.2571 Abschn. 5 – 8	<b>Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke</b>	zu § 63



Lfd. Nr. DB	Hinweis auf die Ril 408 (FV)	<b>Bestimmungen, die von den Richtlinien der benachbarten Infrastrukturunternehmen abweichen, und etwaige Sonderregelungen im Eisenbahngrenzverkehr</b>	<b>Hinweis auf die Vorschrift Ir-1 (R-1) der PKP PLK S.A.</b>
		<p>Sofern auf der Grenzbetriebsstrecke ein Triebfahrzeug eines EVU beschädigt wird, ist der benachbarte Fahrdienstleiter unverzüglich darüber zu informieren.</p> <p>Ist das beschädigte Triebfahrzeug fahrtüchtig, darf es mit diesem Zug unter Einhaltung der für diesen Zug zulässigen Geschwindigkeit weiterbefördert werden.</p> <p>Ist das beschädigte Triebfahrzeug auf der polnischen Infrastruktur nicht fahrtüchtig, dann müssen Sie als Fahrdienstleiter Gubin zum Räumen der Strecke ein vorhandenes Triebfahrzeug in Abstimmung mit der Betriebsleitung Poznań einsetzen.</p> <p>Ist das beschädigte Triebfahrzeug auf deutschem Gebiet nicht fahrtüchtig, fordert der Triebfahrzeugführer ein Ersatztriebfahrzeug an.</p>	
6	Zu 408.0581 Abschn. 3	<p><b>Nothaltauftrag geben</b></p> <p>Auf der Grenzbetriebsstrecke Guben – Gubin ist in der Regel der polnische analoge Zugfunk anzuwenden, siehe Anlage 2 „Betriebliche Bestimmungen zum Einsatz des polnischen Zugfunks auf der Grenzbetriebsstrecke Guben – Gubin“.</p>	Zu § 63, Abs. 4 und § 64 und Ir-5
7	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 Guben beziehungsweise Gubin ergeben, ist nicht zulässig.</p>	Zu § 19 Abs. 5
8	Zu 408.4811 Abschn. 3	<p><b>Verständigung im Rangierdienst</b></p> <p>Vor Beginn von Rangierarbeiten auf dem Bahnhof Guben haben sich die Beteiligten zu verständigen, welche Zugfunkart genutzt wird.</p>	Zu Ir-9 § 9
9	Zu 408.4814 Abschn. 3	<p><b>Rangiergeschwindigkeit</b></p> <p>Auf den Bahnhöfen Guben und Gubin 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 in der Anlage 1</p>	Zu Ir-9 § 9 Abs. 29

Lfd. Nr. DB	Hinweis auf die Ril 408 (FV)	Bestimmungen, die von den Richtlinien der be- nachbarten Infrastrukturunternehmen abwei- chen, und etwaige Sonderregelungen im Eisen- bahngrenzverkehr	Hinweis auf die Vorschrift Ir-1 (R-1) der PKP PLK S.A.
		dieses Abschnittes.	
10	Zu 408.4831 Abschn. 2	<b>Festlegen von Fahrzeugen im Bahnhof:</b> 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.	zu § 63 Abs. 30 zu Ir-9 § 14

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

Triebfahrzeuge, die längere Zeit auf dem Bahnhof Guben verbleiben, können im Bereich des Bahnhofs abgestellt werden.

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

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

**Anlage 2****Betriebliche Bestimmungen zum Einsatz des polnischen Zugfunks auf der Grenzbetriebsstrecke Guben – Gubin**Allgemeine Bestimmungen

Die Infrastrukturbetreiber PKP PLK S.A. und DB Netz AG vereinbaren die probeweise Anwendung des polnischen analogen Zugfunks für Züge im grenzüberschreitenden Verkehr auf der Infrastruktur der DB Netz AG im Bereich der Grenzbetriebsstrecke Guben – Gubin.

Die Anwendung des polnischen analogen Zugfunks soll mit dazu beitragen, die Kommunikation zwischen Fahrdienstleiter und Triebfahrzeugführer wesentlich zu verbessern, da die Mehrzahl der Triebfahrzeuge im Grenzverkehr nicht mit GSM-R (D) – Zugfunk ausgerüstet sind.

Die Anwendung des polnischen Zugfunks wird beschränkt bis zur Ablösung des analogen Zugfunks durch GSM-R (PL).

Die Schulung der Fahrdienstleiter in der Bedienung der technischen Anlage wird durch die polnischen Mitarbeiter durchgeführt.

Technische Voraussetzung:

Auf dem Stellwerk „B 1“ des Bahnhofs Guben wurde ein Funkgerät „Koliber“ der PKP PLK S.A. installiert. Dieses arbeitet in der Funkzelle des Bahnhofs Gubin, Kanal R2.

Eine entsprechende Bedienungsanleitung für das Zugfunkgerät Typ „Koliber“ liegt beim Fahrdienstleiter Stellwerk „B1“ des Bahnhofs Guben aus.

Das Weichenwärterstellwerk „W2“ des Bahnhofs Guben wird nicht mit dieser Technik ausgerüstet.

Das Funkgerät besitzt einen Sprachspeicher der mittels Bedienung der Sprechaste Funkgespräche speichert. Die Speicherkapazität beträgt ca. 64 Stunden. Danach werden die Aufzeichnungen fortlaufend überschrieben.

Die Funkanlage verbleibt im Eigentum der PKP PLK S.A. und wird auch von Ihr gewartet und instandgehalten.

Bei Störungen des Gerätes ist der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Gubin zu verständigen (Ruf +48 – 68 – 419 - 26 – 37 oder Mobiltelefon +48 - 660 412 569).

Anwendungsbereich

Diese erweiterte Anwendung des polnischen analogen Zugfunks beschränkt sich auf die Grenzbetriebsstrecke Guben – Gubin und auf Triebfahrzeuge im Bahnhof Guben, die nicht mit GSM-R (D) – Geräten ausgerüstet sind.

Betriebliche Bestimmungen

Bis zur Anpassung der „Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS), Teil B, Örtliche Grenzvereinbarung (ÖGV) für die Grenzbetriebsstrecke Guben – Gubin“, Abschnitt 6.2 „Örtliche Regeln die für Mitarbeiter der EVU, die am Eisenbahngrenzverkehr beteiligt sind“ gelten nachfolgende Bestimmungen:

Ab Inbetriebnahme des polnischen analogen Zugfunks auf dem Stellwerk „B1“ des Bahnhofs Guben, ist der polnische Zugfunk auf den Triebfahrzeugen auf der Grenzbetriebsstrecke bis in den Bahnhof Guben anzuwenden.

Die Umschaltung in das polnische analoge Netz muss mit der Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, am Ausfahrtsignal Guben erfolgt sein – Zugfunkkanal R2 -

#### Grundsätzliche Definitionen (Auszug aus der Ie-14)

- Zugfunkgerät: ist eine Funkkommunikationsanlage, welche sich aus einer Sende-Empfangseinheit, einem Verstärker, Antenne sowie - je nach Bauart- aus anderen Elementen (Bedienoberfläche, Mikrotelefon, Mikrofon, Hör-Sprecheinheit, Umschalter usw.) zusammensetzt,
- Stationäres Funkgerät ist eine Funkkommunikationsanlage, welche in einem Gebäude oder anderen festen Objekt installiert wurde, und eine stationäre Antenne besitzt.
- Nicht ortsfestes Funkgerät - ist eine Funkkommunikationsanlage, welche in Eisenbahn- oder Straßenfahrzeugen installiert ist, aus dem Bordnetz mit Energie versorgt werden, und eine Fahrzeugantenne besitzen.
- Tragbares Funkgerät - ist eine von Nutzer zum Tragen bestimmte Funkkommunikationsanlage, welche durch eine eigene Batterie mit Energie versorgt wird.
- Bedienoberfläche, ist der Teil eines Funkgeräts – welcher das Rufen oder Abnehmen, das Führen von Gesprächen sowie das automatische Senden des Notsignals „ALARM“ ermöglicht. (...)
- Gesprächsregistriereinrichtung – eine mit dem Funkgerät zusammenarbeitende Einrichtung, welche automatisch alle gesendeten und empfangenen Signale registriert.
- Rufzeichen des Funkgerätes- ist das wörtliche, oder numerische Kennwort, welches eindeutig den konkreten Nutzer des Funkgerätes im Netz ausweist,
- Kanal- ist das Frequenzband mit einer genau festgelegten Breite und Mittelfrequenz. In den Organisationsschemen der einzelnen Funknetze ist die dem Netz zugeteilte Mittelfrequenz, in welcher die Korrespondenzen geführt werden, dargestellt.

#### Grundanforderungen organisatorisch-betrieblicher Art an das Zugfunknetz (Auszug aus der Ie-14)

Das Führen von Korrespondenzen hat sich auf das Übermitteln von prägnanten Informationen, Erlaubnissen oder Aufträgen zwischen den Nutzern der stationären und beweglichen (nicht ortsfeste oder tragbare) Einrichtungen, oder nur zwischen Nutzern von beweglichen Einrichtungen zu begrenzen.

Die Korrespondenz zwischen Nutzern stationärer Einrichtungen sind verboten, mit nachfolgenden Ausnahmen:

- 1) Bei vollständiger Unterbrechung der Verbindungen über Kabel
- 2) Betriebsgefahr
- 3) Ausführung notwendiger Instandhaltungsarbeiten dieser Einrichtungen.

Ein Zugfunkgerät, das auf dem gegebenen Arbeitsplatz genutzt wird, muss ein nach den Bestimmungen der vorliegenden Vorschrift ein zuerkanntes Rufzeichen zur Identifizierung

tifizierung des Netznutzers besitzen (Rufzeichen: Guben B1). Das Zeichen wird nicht geändert, wenn das Gerät getauscht wird.

Einrichtungen im Netz dürfen nicht anderen- zur Arbeit im Netz unberechtigten Nutzern zugänglich gemacht werden. Das Zuschalten von nicht im Regelwerk enthaltenen Nutzern zum Zugfunknetz, erfordert die jedesmalige Zustimmung des polnischen Infrastrukturbetreibers.

#### Zugfunknetz

Das Zugfunknetz ist zur Sicherung des Bahnbetriebes und der Betriebssicherheit bestimmt. Das Netz ermöglicht die Verbindungen zwischen

- Fahrdienstleiter und Triebfahrzeugführer,
- den Triebfahrzeugführern untereinander,
- den Fahrdienstleitern der Bahnhöfe Guben und Gubin, bei gänzlicher Unterbrechung der kabelgeführten Kommunikationseinrichtungen und
- allen Teilnehmern bei Eintritt einer Gefahr im Eisenbahnbetrieb.

Das stationäre Funkgerät arbeitet auf der Grenzbetriebsstrecke Guben – Gubin im Bereich des polnischen analogen Zugfunks.

Kanal 001 – Zugfunkkanal R2

Kanal 002 - Zugfunkkanal R 8 als Rettungskanal (Notruf).

#### Zugfunkgespräche

Für das Führen von Zugfunkgesprächen ist die Bedienungsanleitung des Gerätes „Kolibri“ zu beachten.

#### Absetzen des Notrufs

Der Notruf ist gemäß „RfBS, Teil A Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)“, Abschn. 3 Betriebsvorschriften zu Ril 408.0581 (408.2581) Abschn. 3 bzw. zu Ir-1 § 63, Abs. 4 und zu § 68 abzusetzen.

Für Züge auf der Grenzbetriebsstrecke Guben – Gubin ist der Notruf über den polnischen Zugfunk abzusetzen.

Sind alle Züge im Bahnhof Guben betroffen, entscheidet der Fahrdienstleiter Guben über welchen Zugfunk die Anwendung des Notrufs zuerst erfolgt und hat den Notruf über das zweite Zugfunksystem zu wiederholen.

Bei Anwendung des polnischen analogen Zugfunks ist die Funktion „Radiostop“ nur dann zu bedienen, wenn keine andere Möglichkeit der Gefahrabwehr besteht.

Anschließend hat er den Fahrdienstleiter Bahnhof Gubin hiervon zu unterrichten.

Beim Absetzen des Notrufs über den polnischen analogen Zugfunk ist nachfolgendes zu beachten:

#### Bestimmungen zu Ir-1 § 63, Abs. 4

Wenn der Triebfahrzeugführer eine Betriebsgefahr erkennt, muss er das Signal „Alarm“ absetzen und Maßnahmen zur Gefahrenabwendung einleiten.

Wenn der Triebfahrzeugführer das Signal „Alarm“ aufnimmt, muss er je nach Umständen den Zug anhalten oder die Geschwindigkeit so reduzieren, dass er vor jedem Hindernis zum Halten kommt.

Wenn die Zugpersonale bemerken, dass sich ein Zug auf dem gleichen Gleis nähert, dann muss der Zug sofort angehalten werden, der Triebfahrzeugführer setzt das Signal „Alarm“ ab und leitet alle Maßnahmen zur Vermeidung eines Unfalls ein und wenn die nicht möglich ist, Maßnahmen zur Verminderung des Schadens ein.

#### Bestimmungen zu le-1 § 15, Abs. 1, Pkt. 2) Signal A1r „Alarm“

Eine Kombination aus drei aufeinanderfolgenden kurzen Tönen, die sich in ihrer Frequenz unterscheiden und zyklisch wiederholt werden:

- a) Das Alarmsignal A1r wird bei plötzlich auftretender Betriebsgefahr auf der Eisenbahnstrecke gegeben, die mit einem Zugfunknetz ausgestattet ist. Der Beschäftigte, der dieser Betriebsgefahr gewahr geworden ist oder die begründete Vermutung einer solchen sowie Zugang zu einem Funktelefon im Zugfunknetz hat, muss mit Hilfe des Funktelefons unverzüglich das Signal „Alarm“ erteilen; das Geben des Signals „Alarm“ befreit nicht von der Pflicht, Maßnahmen zur Verhinderung eines Unfalls oder Verringerung seiner Folgen einzuleiten,
- b) Das Signal A1r wird:
  - automatisch erteilt,
  - verbal erteilt, wenn das Funktelefon nicht zur automatischen Erteilung des Signals „Alarm“ geeignet ist,
- c) Das automatische Erteilen des Signals A1r erfolgt nach der Ausführung der in der Bedienungsanleitung für den entsprechenden Typ des Funktelefons festgelegten Bedienschritte durch den Bediener; die Folge ist das selbsttätige Bremsen aller Eisenbahnfahrzeuge mit Antrieb, die mit der Anlage des Systems „Radiostop“ ausgerüstet sind, und deren Funktelefone das Signal „Alarm“ empfangen haben,
- d) Das verbale Erteilen des Signals A1r erfolgt nach mindestens fünf maliger Ansage des Wortes „Alarm“ über das Mikrofon,
- e) Der Führer der Eisenbahnfahrzeuge mit Antrieb und die mit mobilem Funktelefon ausgestatteten Beschäftigten müssen das Eisenbahnfahrzeug nach Entgegennahme des Signals A1r unverzüglich anhalten, sofern das Anhalten nicht bereits automatisch erfolgt ist,
- f) Der Empfang des automatisch gesendeten Signals A1r verpflichtet alle Benutzer, die es empfangen haben, zur Umschaltung der Funktelefone auf den Rettungskanal, um die Gründe für das Übertragen dieses Signals zu klären;

#### Ergänzende Bestimmungen für den Fahrdienstleiter Guben bei Anwendung der Funktion „Radiostop“

Der Absender des Notrufs „Radiostop“ informiert dann alle Beteiligten über die entstandene Situation (was und wo ist etwas passiert, welcher Zug ist betroffen).

Nachdem die Gründe für das Absetzen des Notrufs geklärt sind, wird die Alarmtaste Signal Ar1 „Alarm“ zurückgesetzt.

Über die Weiterfahrt der Züge stimmen sich die Fahrdienstleiter Guben und Gubin ab und informieren die Triebfahrzeugführer.

Auslesen des Sprachspeichers

Ist zur Klärung eines gefährlichen Ereignisses das Auslesen des Sprachspeichers des Funkgerätes „Koliber“ erforderlich, dann ist der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Gubin zu verständigen.

Diese Anweisung tritt am 01.08.2015 in Kraft.

Frankfurt (Oder), 24.04.2015.

gez. Janusz Stankiewicz

gez. Susanne Lewandowsky



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

### **Umschaltung Zugfunk**

Ab Inbetriebnahme des polnischen analogen Zugfunks auf dem Stellwerk „B1“ des Bahnhofs Guben, ist der polnische Zugfunk auf den Triebfahrzeugen auf der Grenzbetriebsstrecke bis in den Bahnhof Guben anzuwenden.

Die Umschaltung in das polnische analoge Netz muss mit der Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, am Ausfahrtsignal Guben erfolgt sein – **Zugfunkkanal R2** –

Die Umschaltung ins GSM-R Netz muss an den Ausfahrtsignalen in Richtung Binnenland erfolgt sein.

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

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 Guben auf der Grenzbetriebsstrecke bis zum Systemwechselbahnhof Gubin 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 Gubin auf der Grenzbetriebsstrecke bis zum Systemwechselbahnhof Guben fahren, haben grundsätzlich eine Doppelausrüstung (SHP und PZB mit dem System PZB 90).

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

##### **6.2.2.1 Transition in Richtung Deutschland bis zum Bahnhof Guben für Triebfahrzeuge des Reise- und Güterverkehrs**

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

Zur Umschaltung vom SHP auf das PZB-System ist auf dem Bahnhof Gubin ein Betriebs halt einzulegen, der beim Fahrplan zu beantragen ist.

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

Das Ausfahrtsignal von Gubin in Richtung Guben 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 dem vorderen Führerstand aufhalten und hat die Aufgabe, durch Beobachtung der Signalstellungen mögliche Vorbeifahrten an „Halt“ zeigenden Signalen zu verhindern.

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

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

Das Ausfahrtsignal des Bahnhofs Gubin in Richtung des polnischen Netzes darf erst nach Meldung des Triebfahrzeugführers mit dem Wortlaut „Gubin, Zug-Nr....SHP eingeschaltet/ „Gubin, w pociągu nr ...SHP zostało załączone“ an den Fahrdienstleiter Gubin, auf „Fahrt“ gestellt werden. Hierzu ist der polnische analoge Zugfunk zu nutzen.

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 Signalen zu verhindern.

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

Auf der Grenzbetriebsstrecke Guben - Gubin 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 Gubin ist nicht erforderlich.

Bei Triebfahrzeugen in Richtung Deutschland ist die Umschaltung von SHP auf das PZB 90-System in Höhe der Ausfahrtsignale des Bahnhofs Gubin in Richtung Guben und vor Erreichen der Grenzbrücke vorzunehmen.

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

Ein Betriebshalt zum Zweck des Umschaltens in Gubin 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 Gubin 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 Guben – Gubin 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 Eisenbahninfrastruktur**

Bleibt offen

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

Der Bahnhof Gubin ist nicht mit einer Oberleitung überspannt.

Der Bahnhof Guben ist mit einer Oberleitung (15kV-Einphasen-Wechselstrom der DB Netz AG) überspannt, die durch die DB Netz AG betrieben und Instand gehalten werden.

## 9 Inkraftsetzung

Diese „Örtlichen Grenzvereinbarungen zwischen der DB Netz AG (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 Guben - Gubin“ tritt am 01.04.2014 in Kraft.

Die „Örtlichen Grenzvereinbarungen zwischen der DB Netz AG (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 Guben - Gubin“, vom 01.02.2010 einschließlich der nachfolgenden Änderungen verlieren damit Ihre Gültigkeit.

Zielona Góra, den 20.12.2013

Für die PKP PLK S.A.

Für die DB Netz AG

---

---

gez. Mariusz Nowakowski  
Dyrektor 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 Darstellung der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke**

Bleibt 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 mit Diensttelefonen und die Telekommunikation betreffende 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, Beauftragter DB Netz AG für die polnischen Grenz- übergänge

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

Ruf +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)

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

#### Mitarbeiter polnische Grenze AGV und ÖGV

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

Ruf +49 – 30 - 297 – 41655

Fax 40927

#### 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 40927

Koordination Betrieb/Bau (Bauplanung, Bauarbeiten, La Bereich Ost)Herr Morgenroth [Christian.C.Morgenroth@deutschebahn.com](mailto:Christian.C.Morgenroth@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 30 - 297 – 41520

Fax 40902

Kundenmanagement (Kundenbetreuung, Trassen)Frau Dr. Schmidt [Claudia.cd.Schmidt@deutschebahn.com](mailto:Claudia.cd.Schmidt@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 30 – 297 – 40150

Fax 40197

Fahrplan (Regel- und Sonderzüge)Herr Ludwig [Torsten.Ludwig@deutschebahn.com](mailto:Torsten.Ludwig@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 30 – 297 – 40249

Fax 40915

Leiter der Produktionsdurchführung CottbusHerr Dörschel [Marko.Doerschel@deutschebahn.com](mailto:Marko.Doerschel@deutschebahn.com)

Ruf +49 -355 – 44 – 3300

Fax 3600

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

Ruf +49 – 355 – 44 – 3374

Fax 3600

Bezirksleiter Betrieb, ÖGVHerr Konzack [Andreas.Konzack@deutschebahn.com](mailto:Andreas.Konzack@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 355 – 44 - 4424

Fax +49 – 355-44-5621

Arbeitsgebietsleiter Instandhaltung CottbusHerr Dobring [Karsten.Dobring@deutschebahn.com](mailto:Karsten.Dobring@deutschebahn.com)

Ruf +49 – 355 – 44 – 2329

Fax 3700

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

Ruf +49 – 355 – 44 – 3328

Fax. 3700

Bezirksleiter Fahrbahn

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

Ruf +49 – 355 – 44 – 3649

Fax 3700

Bezirksleiter E/M (50 Hz)

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

Ruf +49 – 335 – 564 - 1186

Fax 1180

Bezirksleiter Telekommunikationstechnik (TK)

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

Ruf +49 – 355 – 44 – 3823

Fax 3700

Fahrdienstleiter Guben

Ruf +49 – 3561 – 45 - 181

Fax +49 – 613115 – 42566

GSM-R 73 01 71 02

Mobiltelefon: +49 – 160 – 97 48 57 09

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.**

#### **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: [idx7@plk-sa.pl](mailto:idx7@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    - 25 92

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

##### Gleissperrungen

Tel.: +48 – 68 – 419 – 23 81                      Fax    - 23 62

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

Betriebssektion Czerwieńsk

Sekcja Eksploatacji (Sektion Czerwieńsk)

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

Tel: +48 – 68 – 419 - 26 - 40

Fax: -23 62

Fahrdienstleiter Bahnhof Gubin

Tel. +48 – 68 – 419 - 26 - 37

Fax: -37

Mobiltelefon: +48 - 660 412 569

**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 Guben oder ein von Ihnen beauftragter Mitarbeiter händigt den ausgefertigten Befehl „G“ dem Zugpersonal aus.

\*

