

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

 **NETZE**

Ril 302.2204Z01

**Miejscowe porozumienie  
graniczne**

**Örtliche Grenzvereinbarung**

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

**zwischen der  
DB Netz AG  
Region Ost  
Betrieb Netz Cottbus  
und der  
PKP Polskie Linie Kolejowe  
S.A. (PKP PLK S.A.)  
Zakład Linii Kolejowych w  
Zielonej Górze  
(nachfolgend auch  
Vertragspartner genannt)  
für die  
Grenzbetriebsstrecke  
Frankfurt (Oder) – Rzepin**

**Wyciąg dla przewoźników**

**Auszug für EVU**

Ważne od 15. 01.2023r.

Gültig ab 15.01.2023

Fachautor: I.NBB 42; Sebald Stumm; Tel.: (069) 265 31628  
Örtlich zuständige Geschäftsführung: I.NB-O-N-CS-P; Kai-Uwe Schiemenz; Tel.: +49 160 9745 4775

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

**Do użytku na stanowisku pracy**

**Anwender**

(...)

(...)

MPG Rzepin- Frankfurt (Oder) należy udostępnić w koniecznym zakresie:

- pracownikom KPI wykonującym zadania w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego,
- pracownikom KPI sporządzającym regulaminy techniczne, rozkłady jazdy, regulaminy tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót,
- pracownikom uczestniczącym w planowaniu, realizacji lub nadzorze ruchu kolejowego i utrzymania;
- instruktorom ruchu kolejowego.

Die ÖGV Frankfurt (Oder) – Rzepin ist:

- Mitarbeitern der EIU, 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.

\*

	<b>Spis treści</b>	<b>Inhaltsverzeichnis</b>	Seite
	Wykaz skrótów	Abkürzungsverzeichnis	6
	Zmiany i uzupełnienia	Nachweis der Aktualisierungen	7
1.	Zakres obowiązywania	Geltungsbereich	8
1.1.	Podstawa prawna	Rechtsgrundlagen	8
1.2.	Postanowienia ogólne	Allgemeine Bestimmungen	8
1.3.	Określenie pojęć	Begriffsbestimmungen	9
2	Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI	Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU	11
	(...)	(...)	
2.4.3	Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej	Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern	11
2.4.4	Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi	Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen	11
3.	Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów	Infrastrukturdaten, Fahrpläne	11
	(...)	(...)	
3.2	Rozkład jazdy	Fahrpläne	11
	(...)	(...)	
3.2.2.	Sieciowy (roczny) rozkład jazdy pociągów	Netzfahrplan	11
3.2.3.	Indywidualny rozkład jazdy pociągów	Gelegenheitsverkehr	12
3.3	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych	Außergewöhnliche Sendungen	12
3.3.1.	Ogólne postanowienia eksploatacyjne	allgemeine betriebliche Bestimmungen	12
3.3.2.	Miejscowe postanowienia eksploatacyjne	Örtliche betriebliche Bestimmungen	13
	(...)	(...)	
5.	Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji	Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge	16
5.1	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke	16
	(...)	(...)	
5.1.3.	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke	16
5.2	Stacje zmiany systemu i posterunki na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym	Systemwechselbahnhöfe und Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke	20
5.2.1.	Stacja Rzepin	Bahnhof Rzepin	20
5.2.2.	Posterunek odgałęźny w Kunowicach	Abzweigstelle Kunowice	22
5.2.3.	Przystanek Słubice	Haltepunkt Słubice	22
5.2.4.	Stacja Oderbrücke	Bahnhof Oderbrücke	23
5.2.5.	Stacja Frankfurt (Oder)	Bahnhof Frankfurt (Oder)	24
	(...)	(...)	
6.	Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej	Angaben zum Netzzugang	26
6.1	Stosowane przepisy i wytyczne	Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien	26
6.2	Zasady akceptacji taboru kolejowego	Anforderungen an Fahrzeuge	26
6.2.1	Wyjątki od wymagań dotyczących wyposażenia pojazdów w urządzenia PZB	Ausnahmen für die Fahrzeugausrüstung mit Zugbeeinflussungsanlagen	26
6.2.2	Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności	Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk	27

6.3	Proces akceptacji pracowników przewoźnika - język stosowany w komunikacji pomiędzy pracownikami KPP i KPI	Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU - Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU	27	
6.3.1	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB Netz AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB Netz AG	27	
6.3.2	. Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.	29	
6.4	Wyciąg z ogólnodostępnych przepisów operacyjno-technicznych zawartych w regulaminach sieci NBN.	Auszug zu den Regelungen des öffentlichen, betrieblich-technischen Regelwerks der Nutzungsbedingungen Netz.	29	*
6.5	Współpraca pomiędzy przedsiębiorstwami przewozowymi	Zusammenarbeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen	34	*
7.	Uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S. A. i DB Netz AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB Netz AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen	35	
7.1	Przepisy ruchu	Betriebsvorschriften	35	
7.2.	Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania	Betriebliche Vorgaben zur Transition	49	
7.2.1	Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów	Transition der Zugsicherungssysteme	49	
7.2.2	Przełączanie radiołączności pociągowej	Transition der Zugfunksysteme	51	
7.2.3	Przełączanie systemów zasilania trakcji elektrycznej	Transition der Oberleitungssysteme	52	
	(...)	(...)		
8.6.	Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej	Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion	52	
8.6.1.	Opis urządzeń	Beschreibung der Anlagen	52	
	(...)	(...)		
8.6.6.	Bezpieczeństwo elektroenergetyczne	Sicherheitsmaßnahmen	53	
	(...)	(...)		
9.	Postanowienia końcowe	Schlussbestimmungen	54	*
10	Załączniki	Anhänge	55	
10.1.1.	Rozkazy G2-14 pl/d	Befehl G 1-14 302.2000V01	56	
10.1.2.	Rozkazy G14.1-14.35 pl/d	Befehl G 14.1-14.35 302.2000V02	58	
10.1.3.	Załącznik językowy do rozkazu G14 pl/d	Wortlautbeiblatt 302.2000V03	59	
	(...)	(...)		

Wykaz skrótów		Abkürzungsverzeichnis	
Begriff polnisch	Abkürzung polnisch	Begriff deutsch	Abkürzung deutsch
Dyżurny ruchu	dr	Fahrdienstleiter	Fdl
Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym	ERTMS	Eisenbahnverkehrsleitsystem "European Rail Traffic Management System"	ERTMS
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
Przejazd kolejowo-drogowy	pk	Bahnübergang	BÜ
Polski numer zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	PNZ	Polnische Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr	PNZ
Niemiecki numer 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 zapowiadawczy	pzap.	Zugmeldestelle	Zmst
Punktowe urządzenia oddziaływania na pociąg	PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB
Samoczynne hamowanie pociągu	SHP	System der selbsttätigen Zugbremsung	SHP
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
Sygnaly zamknięcia torów	Z	Sperrsignal	Sperrsig
Sygnal zastępczy	Sz	Ersatzsignal	-
wWagon	wag.	Wagen	Wg
Wykaz Ostrzeżeń Stałych (WOS)	Dod. 2	Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS)	Dod. 2
Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia	BIOZ	Sicherungsplan	-

\*

\*

\*

\*

Wykaz skrótów		Abkürzungsverzeichnis	
Begriff polnisch	Abkürzung polnisch	Begriff deutsch	Abkürzung deutsch
Wykaz tymczasowych ograniczeń prędkości i innych szczegółów	La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten	La
Wykolejnica	Wk	Gleissperre	Gs
Regulamin sieci DB Netz AG	NBN	Nutzungsbedingungen Netz der DB Netz AG	NBN
Linia Potrzeb Nietrakcyjnych	LPN	Energieanlagen 50 Hz	
Szafa aparatuowo-zasilająca	SAZ	Gerät und Stromversorgungsschrank	
Samoczynna blokada liniowa	sbl	Automatischer Streckenblock	
Sterowanie ruchem kolejowym	srk	Leit- und Sicherungstechnik	LST
Detekcja Stanów Awaryjnych Taboru	DSAT	Ortungsanlagen für kritische Zustände an Fahrzeugen	HOA FBOA

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

## 1. Zakres obowiązywania

### 1.1. Podstawa prawna

Niniejsze MPG Rzepin- Frankfurt (Oder)\*\* jest uzgadniane między stronami na podstawie:

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

- Umowa pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a DB Netz AG o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej (umowa o powiązaniu infrastruktury – IVV);

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

### 1.2. Postanowienia ogólne

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

Uwzględniając powyższe, w MPG dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Rzepin-Frankfurt (Oder) dopuszcza się odstępstwa oraz uzupełnienia.

Dodatkowo, KPI określają w MPG Rzepin-Frankfurt (Oder) organizację prac dla przygotowania i prowadzenia ruchu kolejowego na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym.

(...)

## 1. Geltungsbereich

### 1.1. Rechtsgrundlage

Die vorliegende ÖGV Frankfurt (Oder) -Rzepin wird zwischen den oben aufgeführten Vertragspartnern auf Grundlage des:

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

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

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

abgeschlossen.

### 1.2. Allgemeine Bestimmungen

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

Darauf aufbauend kann die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecke Frankfurt (Oder) -Rzepin Abweichungen und Ergänzungen zulassen.

Außerdem vereinbaren die EIU in der ÖGV Frankfurt (Oder) -Rzepin die Abläufe zur Vorbereitung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf der Grenzbetriebsstrecke.

(...)



<p>MPG Rzepin-Frankfurt (Oder) ustala zasady prowadzenia ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym tak, by jazdy pociągów z jednego obszaru prowadzenia ruchu w drugi odbywały się w sposób bezpieczny i bez zakłóceń.</p> <p><b>Obszar obowiązywania</b></p> <p>Niniejsze MPG Rzepin- Frankfurt (Oder) obowiązuje dla kolejowego ruchu granicznego między DB Netz AG a PKP PLK S.A. na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym wymienionym w punkcie 1.3.2. oraz na stacjach zmiany systemu wymienionych w punkcie 1.3.1 niniejszego porozumienia.</p> <p>(...)</p>	<p>Die ÖGV Frankfurt (Oder) -Rzepin legt die Grundsätze der Betriebsführung auf der Grenzbetriebsstrecke fest, so dass die Zugfahrten von einem Gebiet der Betriebsführung in das andere Gebiet der Betriebsführung sicher und störungsfrei erfolgen können.</p> <p><b>Geltungsbereich</b></p> <p>Diese ÖGV Frankfurt (Oder)- Rzepin gilt für den Eisenbahngrenzverkehr zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. auf den unter Punkt 1.3.1. genannten Systemwechselbahnhöfen und den im Punkt 1.3.2. aufgeführten Grenzbetriebsstrecken.</p> <p>(...)</p>	*
--	---	---

<p>Jeżeli w tych uregulowaniach stosowane są językowo uproszczone określenia np. „pracownik”, „dyżurny ruchu”, „maszynista”, „kierownik pociągu” itp., odnoszą się one w równym stopniu do wszystkich osób.</p> <p><b>1.3. Określenie pojęć</b></p> <p>W niniejszych MPG, użyto określeń o następującym znaczeniu:</p> <p><b>1.3.1. Stacja zmiany systemu</b></p> <p>Wyznaczone przez Umawiające się Strony stacje dla realizacji przekraczającej granicę państwową komunikacji kolejowej o znaczeniu międzynarodowym, regionalnym lub lokalnym, na których lub pomiędzy którymi występuje zmiana jednego z systemów: prawnego, eksploatacyjnego lub technicznego</p> <p>Po stronie niemieckiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego jest stacja Frankfurt (Oder) a dla ruchu towarowego jest stacja Oderbrücke. Po stronie polskiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest stacja Rzepin.</p> <p><b>1.3.2. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym</b></p> <p>Odcinek między ustalonymi przez KPI stacjami zmiany systemu, na którym realizowana jest komunikacja kolejowa przez wspólną granicę państwową. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym obejmuje również stacje zmiany systemu.</p> <p>Odcinkiem eksploatowanym w ruchu granicznym dla ruchu pasażerskiego jest odcinek Rzepin - Frankfurt</p>	<p>Sofern in dieser ÖGV sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter“, „Fahrdienstleiter“, „Triebfahrzeugführer“, „Zugbegleiter“ usw. verwendet werden, beziehen sich diese auf alle Personen in gleicher Weise.</p> <p><b>1.3. Begriffsbestimmungen</b></p> <p>In dieser ÖGV werden Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:</p> <p><b>1.3.1. Systemwechselbahnhöfe</b></p> <p>„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.</p> <p>Dies sind auf deutscher Seite der Bf. Frankfurt (Oder) für den Reiseverkehr, und der Bahnhof Oderbrücke für den Güterverkehr und auf polnischer Seite der Bahnhof Rzepin für den Reise- und Güterverkehr.</p> <p><b>1.3.2. Grenzbetriebsstrecke</b></p> <p>Eine „Grenzbetriebsstrecke“ ist der Streckenabschnitt zwischen den durch die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegten Systemwechselbahnhöfen auf der der Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze, durchgeführt wird. Die Grenzbetriebsstrecke umfasst auch die Systemwechselbahnhöfe.</p> <p>Die Grenzbetriebsstrecke ist für Reisezüge der Streckenabschnitt Frankfurt (Oder) – Rzepin</p>	*
---	--	---

<p>(Oder) i odwrotnie, a dla ruchu towarowego jest odcinek Rzepin – Oderbrücke.          Granica państwa znajduje się w km 478,098 (PKP) / km 3,942 (DB).</p> <p><b>1.3.3. Granica prowadzenia ruchu</b>          Ustalona granica, do której obowiązują przepisy eksploatacji danego zarządcy infrastruktury kolejowej. Przejście od przepisów eksploatacyjnych jednego KPI do przepisów eksploatacyjnych drugiego KPI, są uregulowane w MPG.</p> <p>Granicą prowadzenia ruchu są tarcze ostrzegawcze semaforów wjazdowych stacji Oderbrücke usytuowane w km 476,850 na terenie Polski.</p> <p><b>1.3.4. Elementy infrastruktury</b>          Niezbędne elementy infrastruktury do prowadzenia ruchu kolejowego to przede wszystkim: podtorze, nawierzchnia, mosty, urządzenia sieci trakcyjnej i zasilania, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, urządzenia telekomunikacyjne, wskaźniki oraz inne urządzenia techniczne.</p> <p>(...)</p>	<p>und umgekehrt, und für Güterzüge der Streckenabschnitt Oderbrücke – Rzepin und umgekehrt.          Die Staatsgrenze befindet sich im km 3,942 (DB)/478,098 (PKP).</p> <p><b>1.3.3. Grenze der Betriebsführung</b>          Die „Grenze der Betriebsführung“ ist die festgelegte Grenze, bis zu der das betriebliche Regelwerk des jeweiligen EIU gilt. Die Überleitung aus dem betrieblichen Regelwerk des einen EIU zu dem des anderen EIU vereinbaren die EIU in der ÖGV.          Grenze der Betriebsführung sind die Einfahrersignale des Bahnhofs Oderbrücke im km 476, 850 auf der polnischen Infrastruktur.</p> <p><b>1.3.4. Infrastrukturanlagen</b>          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.</p> <p>(...)</p>	<p>*</p> <p>*</p> <p>*</p>
<p><b>1.3.7. Zdarzenie</b>          Poważne wypadki, wypadki i incydenty według § 3 Dyrektywy (EU) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei są w niniejszej umowie podsumowane jako zdarzenie oraz w niemieckim brzmieniu wyrażone jako zdarzenie niebezpieczne.</p> <p><b>1.3.8. Zarządca infrastruktury (KPI)</b>          Podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.</p> <p><b>1.3.9. Przewoźnik kolejowy (KPP) - „przedsiębiorstwo kolejowe”</b>          Przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.</p> <p><b>1.3.10-Aplikant</b>          Przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego.          Do Aplikantów stosuje się odpowiednio postanowienia dotyczące przewoźników kolejowych.</p>	<p><b>1.3.7. gefährliches Ereignis</b>          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.</p> <p><b>1.3.8. Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)</b>          sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben.</p> <p><b>1.3.9. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) - Eisenbahnunternehmen</b>          sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.</p> <p><b>1.3.10. Zugangsberechtigte (ZB)</b>          sind Eisenbahnverkehrsunternehmen und internationale Gruppierungen, oder andere natürliche oder juristische Personen, insbesondere zuständige Behörden öffentlicher Personenverkehrsdienste, Verloader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs.</p> <p>Zugangsberechtigte werden in der vorliegenden ÖGV unter EVU subsumiert.</p>	<p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p>

## 2. Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI

(...)

## 2. Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU

(...)

### 2.4.3. Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej

(...)

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

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

### 2.4.4. Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi

Kierującymi ruchem kolejowym na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Rzepin - Frankfurt (Oder) są:

- ze strony DB Netz AG

Centrala Ruchu Berlin, Region Ost.

- ze strony PKP PLK S.A.

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

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

(...)

### 2.4.3. Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern

(...)

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

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

### 2.4.4. Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen

Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke Frankfurt (Oder) – Rzepin sind seitens der

- DB Netz AG

die Betriebszentrale Berlin der Region Ost

- der PKP PLK S.A.

die Betriebsleitung (Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym) in Warschau, Außenstelle in Poznan.

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

(...)

## 3. Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów

(...)

## 3. Infrastrukturdaten, Fahrpläne

(...)

### 3.2. Rozkład jazdy

(...)

### 3.2. Fahrpläne

(...)

### 3.2.2. Sieciowy (roczny) rozkład jazdy pociągów

(...)

### 3.2.2. Netzfahrplan

(...)

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

Zmiany i uzupełnienia do rocznego rozkładu jazdy uzgadnia się odrębnie.

### 3.2.3. Indywidualny rozkład jazdy pociągów

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

(...)

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

Änderungen und Ergänzungen zum Netzfahrplan werden gesondert vereinbart.

### 3.2.3. Gelegenheitsverkehr

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

(...)

## 3.3. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych

### 3.3.1. Ogólne postanowienia eksploatacyjne

1. Przewoźnik spełniający wymogi udostępnienia mu infrastruktury kolejowej-DB Netz AG-określone w Regulaminie sieci DB Netz AG -NBN, występuje z wnioskiem o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej-„Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte“ w DB Netz AG zgodnie z NBN DB Netz AG.

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

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

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

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

3. Dla przewożonych stale przesyłek nadzwyczajnych może zostać uzgodniony przewóz określonymi stałymi pociągami w rocznym rozkładzie jazdy. Warunki przewozu dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym łącznie ze

## 3.3. Außergewöhnliche Sendungen

### 3.3.1. Allgemeine betriebliche Bestimmungen

1. Ein EVU, welches die Zugangsbedingungen zum Schienennetz der DB Netz AG, festgelegt in den NBN - erfüllt, beantragt eine Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte gemäß den Anforderungen der NBN der DB Netz AG.

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

Nach Ermittlung der technisch-betrieblichen Bedingungen des jeweiligen EIU für das eigene Netz erhält der Antragsteller die Zustimmung vom jeweiligen EIU.

Das EVU übermittelt mit der Trassenanmeldung die DB Bza-Nummer und die PNZ-Nummer der PKP PLK S.A.

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

3. Für häufig auftretende außergewöhnliche Sendungen mit der gleichen Beförderungsbedingungen kann die Beförderung in bestimmten Zügen vereinbart werden. Die Beförderungsbedingungen für die

<p>stacjami zmiany systemu jak również numery zgód DB Bza i PNZ PKP PLK S.A. podaje się w rozkładzie jazdy. Te pociągi traktuje się zawsze tak jak pociągi z przesyłką nadzwyczajną, nawet wówczas, gdy takiej przesyłki nie przewożą.</p>	<p>Grenzbetriebsstrecke, 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.</p>	*
--	--	---

(...)

(...)

4. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych może być prowadzony tylko w uzgodnionych pociągach w uzgodnione dni. Jeśli przewóz przesyłki nadzwyczajnej, która była przewidziana jako przewóz jednorazowy, nie nastąpił w uzgodnionym rozkładzie jazdy pociągu, należy złożyć wniosek o nowy rozkład jazdy pociągu.

4. 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. W przypadku komisijnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej przed przyjęciem na obszar infrastruktury PKP PLK S.A. przewoźnik przyjmujący przesyłkę nadzwyczajną przekazuje protokół ze sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej do właściwej Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. celem wydania zarządzenia przewozu.

5. Wenn eine Prüfung der außergewöhnlichen Sendung durch eine Kommission vor der Übernahme in den Bereich der Infrastruktur der PKP PLK S.A. erfolgen soll, ist das Protokoll der Übernahme durch das übernehmende EVU an die zuständige Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. mit dem Ziel der Erteilung der Beförderungsanweisung zu senden.

(...)

(...)

### 3.3.2. Miejscowe postanowienia eksploatacyjne

### 3.3.2. Örtliche betriebliche Bestimmungen

#### Postanowienia dla relacji Rzepin – Oderbrücke

#### Bestimmungen für die Relation Rzepin – Oderbrücke

Po otrzymaniu informacji od dyżurnego ruchu stacji Rzepin o znajdowaniu się przesyłki nadzwyczajnej w pociągu - dyżurny ruchu stacji Oderbrücke sprawdza warunki przewozu dla odcinka DB Netz Granica Państwa - Oderbrücke, i może udzielić zgody dyżurnemu ruchowi stacji Rzepin na wyprawienie pociągu.

Nach Erhalt der Information über das Vorhandensein von außergewöhnlichen Sendungen in angebotenen Zügen vom Fdl Rzepin, prüft der Fdl Oderbrücke die für den Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB Netz - Staatsgrenze - Oderbrücke geltenden Beförderungsbedingungen, und kann dem Fdl Rzepin die Zustimmung zum Anbieten des Zuges erteilen.

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

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

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

- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze DB Netz AG, konwojent na odcinku DB Netz zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchowi stacji Rzepin.

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

**Postanowienia dla relacji Oderbrücke - Rzepin**

**Tryb przekazywania przesyłek nadzwyczajnych na stacji Oderbrücke**

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

Uzgadnianie przewozu przesyłki nadzwyczajnej po liniach Zarządcy w komunikacji międzynarodowej należy do obowiązków przewoźnika kolejowego po stronie polskiej, który będzie realizował przewóz takiej przesyłki od przekroczenia granicy.

2. Jeżeli wymagane jest Komisyjne sprawdzenie przesyłki, przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej z zagranicy i dopuszczenie jej do przewozu po liniach zarządzanych przez PKP PLK S.A. odbywa się po przedstawieniu przez przewoźnika po stronie polskiej protokołu komisijnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej, który powinien zostać przesłany do stanowiska ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu, co najmniej 1 godzinę przed planowaną godziną zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągu na stacji Oderbrücke.

Przewoźnik zamawiający trasę w DB Netz AG powinien uwzględnić powyższe w planowaniu czasu postoju na stacji Oderbrücke.

Przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej do przewozu odbywa się komisyjnie przez przewoźnika kolejowego po stronie polskiej i nadawcę. Przewodniczącym komisji jest uprawniony pracownik przewoźnika po stronie polskiej. Komisyjne sprawdzenie przesyłki i przyjęcie jej do przewozu musi się odbyć w taki sposób, aby przewóz tej przesyłki nie powodował zagrożenia ruchu kolejowego.

W przypadku stwierdzenia uchybień należy sporządzić protokół. Nieprawidłowości powinny być usunięte przez przewoźnika kolejowego. W razie braku możliwości usunięcia nieprawidłowości wskazanych w protokole, przewoźnik zatrzymuje przesyłkę i powiadamia pisemnie, z podaniem przyczyn, stanowisko ds. przewozów

**Bestimmungen für die Relation Oderbrücke – Rzepin**

**Art und Weise der Übergabe außergewöhnlicher Sendungen auf dem Bahnhof Oderbrücke**

1. Im Falle einer außergewöhnlichen Sendung, die aus dem Ausland an einem Bahnhof in Polen oder im Transit in ein anderes Land übernommen werden soll, beantragt das in Polen auftretende EVU die Zustimmung zur Beförderung außergewöhnlicher Sendungen beim Samodzielnego Wieloosobowego Stanowiska ds. Przewozów Nadzwyczajnych – der selbstständige Multifunktionsstelle für außergewöhnliche Sendungen im Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.

Für die Vereinbarung der Beförderung einer außerordentlichen Sendung im internationalen Verkehr, ist das Eisenbahnunternehmen auf polnischer Seite zuständig, dass die Beförderung dieser Sendung ab der Überquerung der Staatsgrenze durchführt.

2. Ist eine Prüfung der Sendung durch eine Kommission erforderlich, so erfolgt die Annahme der außergewöhnlichen Sendung aus dem Ausland und die Zulassung der Sendung zur Beförderung auf dem Netz der PKP PLK S.A. gegen Vorlage des „Übernahmeprotokolls von außergewöhnlichen Sendungen“, welches vom das in Polen auftretende EVU an den Arbeitsplatz für außergewöhnliche Transporte in der polnischen BZ in Poznan, mindestens eine Stunde vor der vorgesehenen Fertigmeldung des Zuges auf dem Bf. Oderbrücke, zu senden ist.

Das bei der DB Netz AG trassenbestellenden EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Oderbrücke zu berücksichtigen.

Die durch eine Kommission durchzuführende Annahme einer außergewöhnlichen Sendung zur Beförderung erfolgt durch das in Polen auftretende EVU und dem Absender. Der Vorsitzende der Kommission ist ein berechtigter Mitarbeiter des in Polen auftretenden EVU. Die Sendung muss von der Kommission geprüft und so zur Beförderung zugelassen werden, dass ihre Beförderung den Eisenbahnverkehr nicht gefährdet.

Werden Mängel festgestellt, so ist ein Protokoll zu erstellen. Unregelmäßigkeiten, sind vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu beheben. Ist es nicht möglich, die im Protokoll festgestellten Unregelmäßigkeiten zu beheben, so hält das EVU die Sendung zurück und teilt dies unter Angabe der Gründe der polnischen

<p>nadwyczajnych w Ekspozyturze właściwej dla stacji granicznej i stacji nadania, Samodzielne Wieloosobowe Stanowisko ds. przewozów nadwyczajnych.</p>	<p>BZ schriftlich mit.</p>
<p>3. Przyjmowanie przesyłek nadwyczajnych poprzedza sporządzeniem protokołu komisijnego sprawdzenia przesyłki nadwyczajnej, który należy przekazać do stanowiska ds. przewozów nadwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu.</p>	<p>3. Zum Abschluss der Prüfungen hat die Kommission, welche die außerordentliche Sendung kontrollierte, ein Protokoll zu erstellen, welches an den Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der polnischen BZ in Poznan zu senden ist.</p>
<p><b>Zarządzenie przewozu</b></p>	<p><b>Beförderungsanordnung</b></p>
<p>4. Zarządzenie przewozu przesyłki nadwyczajnej wydaje stanowisko ds. przewozów nadwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu, po otrzymaniu zgłoszenia w formie protokołu od przewoźnika po stronie polskiej o dopuszczeniu przesyłki do przewozu.</p>	<p>4. Die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung ordnet der Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der BZ in Poznan, nach Erhalt einer Mitteilung in Form eines Protokolls vom in Polen auftretenden EVU, an.</p>
<p>5. Zarządzenie przewozu przesyłki nadwyczajnej może zostać wydane jednocześnie ze zgodą na przewóz przesyłki nadwyczajnej.</p>	<p>5. Die Beförderungsanordnung für außergewöhnliche Sendungen kann auch gleichzeitig mit der Zustimmung für außergewöhnliche Sendungen erteilt werden.</p>
<p>6. Zgoda ze zarządzeniem wydawana jest pisemnie przewoźnikowi po stronie polskiej i zainteresowanym pracownikom Zarządcy DB Netz AG.</p>	<p>6. Die Beförderungsanordnung wird schriftlich an das auf polnischer Seite auftretende EVU erteilt und den betroffenen Mitarbeiter der DB Netz AG bekanntgegeben.</p>
<p>7. W przypadku ujawnienia przewozu przesyłki nadwyczajnej bez stosownych zgód wydawane przez PKP PLK S.A., przesyłkę należy zatrzymać na stacji Oderbrücke.</p>	<p>7. Wenn festgestellt wird, dass eine außergewöhnliche Sendung ohne die entsprechende Zustimmung der PKP PLK S.A. vom Bf. Oderbrücke in Richtung Staatsgrenze befördert werden soll, ist die Sendung auf dem Bahnhof Oderbrücke zurückzuhalten.</p>
<p><b>Przewóz przesyłki nadwyczajnej</b></p>	<p><b>Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung</b></p>
<p>8. Przewoźnik po stronie polskiej zobligowany jest do dostarczenia przewoźnikom po stronie niemieckiej (w tym drużynie pociągowej) wszystkich niezbędnych dokumentów związanych z przewozem przesyłki nadwyczajnej.</p>	<p>8. Das auf polnischer Seite auftretende EVU ist verpflichtet, dem auf deutscher Seite auftretendem EVU (einschließlich des Zugpersonals) alle erforderlichen Dokumente im Zusammenhang mit der Beförderung der außergewöhnlichen Sendung zur Verfügung zu stellen.</p>
<p>9. W przypadku, gdy wymagane jest konwojowanie przesyłki, obowiązują następujące zasady:</p>	<p>9. Falls die Begleitung einer Sendung erforderlich ist, gelten die folgenden Regeln:</p>
<p>Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu: - przewóz przesyłki nadwyczajnej ma odbywać się ze zmniejszoną prędkością, dyżurny ruchu stacji Oderbrücke informuje maszynistę pociągu rozkazem „G”.</p>	<p>Wenn laut Beförderungsbedingungen: - der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert Fahrdienstleiter Bahnhof Oderbrücke den Triebfahrzeugführer des Zuges mit Befehl „G” darüber,</p>
<p>- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadwyczajnej na infrastrukturze PKP PLK S.A.,</p>	<p>- eine Begleitung der außergewöhnlichen Sendung auf der Infrastruktur der PKP PLK S.A. vorgesehen ist,</p>
<p>konwojent na odcinku PKP PLK S.A. zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchu stacji Oderbrücke.</p>	<p>hat sich der Begleiter für den Abschnitt der PKP PLK S.A. beim Fahrdienstleiter des Bahnhofs Oderbrücke zu melden.</p>

(...)	(...)
<b>5. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji</b>	<b>5. Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge</b>

<b>5.1. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym</b>	<b>5.1. Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke</b>
---	---

(...)	(...)
-------	-------

<b>5.1.3. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym</b>	<b>5.1.3. Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke</b>
---	---

<p>Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym jest zelektryfikowaną linią dwutorową, i jest częścią TEN (Transeuropejskiej Sieci). Miejsce zmiany systemów zasilania trakcji elektrycznej znajduje się na stacji Oderbrücke w km 2,6 - 2,65 na każdym z torów.</p> <p>Miarodajne największe pochylenie dla poszczególnych odcinków wynosi:</p>	<p>Die Grenzbetriebsstrecke ist eine zweigleisige elektrifizierte Strecke und ist Bestandteil des TEN (Transeuropäischen Netzes). Die elektrische Systemtrennstelle zwischen den unterschiedlichen Stromsystemen befindet sich im Bahnhof Oderbrücke im km 2,6 - km 2,65, auf jedem Gleis.</p> <p>Die größte maßgebende Neigung beträgt auf den Strecken:</p>	*
--	---	---

Frankfurt (Oder) - Oderbrücke	Frankfurt (Oder) - Oderbrücke
10,38‰	
Kunowice - Rzepin	Kunowice - Rzepin
5,90‰	

<p>Droga hamowania na obu torach (w kierunku zasadniczym i przeciwnym do zasadniczego) wynosi 1000 m po stronie niemieckiej a 1300 m po stronie polskiej.</p> <p>Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka DB Netz AG, ujęta jest w wykazie maksymalnej prędkości VzG.</p> <p>Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka PKP PLK S.A. podana jest w wykazie maksymalnych prędkości w Regulaminie Sieci, dostępnym na stronie internetowej Spółki PKP PLK S. A. <a href="https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/">https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/</a> na dany rozkład jazdy pociągów dla linii 3, ujętymi w:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- załącznik 2.1(A) dla autobusów szynowych i elektrycznych zespołów trakcyjnych/EZT</li> <li>- załącznik 2.1(P) dla pociągów pasażerskich, lokomotywa ze składem wagonów,</li> <li>- załącznik 2.1(T) dla pociągów towarowych.</li> </ul> <p>Na odcinku granicznym obowiązuje skrajnia G2 (UIC).</p> <p>Semaforry wjazdowe i odnoszące się do nich tarcze ostrzegawcze stacji Oderbrücke z kierunku Rzepina znajdują się na terytorium Polskiej infrastruktury.</p>	<p>Der Bremsweg beträgt auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB Netz AG 1 000m und auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK S.A. 1 300m.</p> <p>Zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für die Streckenabschnitte der DB Netz AG sind im VzG vorgegeben.</p> <p>Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für den Streckenabschnitt der PKP PLK S.A, sind in dem Verzeichnis der maximal zulässigen Geschwindigkeiten im „Regulamin Sieci“ auf der Internet-Seite der PKP PLK S.A. <a href="https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/">https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/</a> in den Anhängen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2.1(A) für Triebwagen (Diesel bzw. elektrisch),</li> <li>- 2.1(P) für lokbespannte Reisezüge,</li> <li>- 2.1(T) für Güterzüge,</li> </ul> <p>für die Strecke 003 angegeben.</p> <p>Auf der der Grenzbetriebsstrecke gilt die Fahrzeugumgrenzungslinie G2 (UIC).</p> <p>Die Einfahr- und Einfahrvorsignale des Bahnhofs Oderbrücke aus Richtung Rzepin stehen auf der polnischen Infrastruktur.</p>	*
---	--	---



Tarcza ostrzegawcza Vf wzgl. Vff w km	Einfahrversignale Vf bzw. Vff in km
476,850 (5,217 DB)	
Sygnal powtarzający VWf wzgl. VWff w km	Vorsignalwiederholer VWf bzw. VWff in km
477,700 (4,305 DB)	
Semafor wjazdowy F wzgl. FF w km	Einfahrsignale F bzw. FF in km
477,814 (4,192 DB)	
<p>Urządzenia srk na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Rzepin – (Kunowice) – Oderbrücke – Frankfurt (Oder) są przystosowane do prowadzenia ruchu w obu kierunkach po każdym torze. Posterunki na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym na stałe wyposażone są we wskaźniki W 24 względnie sygnały Zs 6. Każdy z torów szlakowych pomiędzy posterunkami ruchu Oderbrücke i podg. Kunowice wyposażony jest w półsamoczną dwukierunkową blokadę liniową z blokiem pozwolenia. Natomiast szlaki Rzepin – podg Kunowice i Oderbrücke – Frankfurt (Oder) są wyposażone w samoczną dwukierunkową blokadę liniową po obu torach.</p> <p>Po polskiej stronie jest radiołączność pociągowa analogowa, a po stronie niemieckiej jest radiołączność pociągowa GSM-R.</p> <p>Urządzenia oddziaływania na pociąg DB Netz AG i PKP PLK S.A. eksploatowane są w różnych systemach. Szlak graniczny od tarczy ostrzegawczej Vf lub Vff od stacji Oderbrücke do stacji Frankfurt (Oder) wyposażony jest w urządzenia punktowego oddziaływania na pociąg (PZB 90). Szlak od Granicy Państwa do Rzepina wyposażony jest w urządzenia SHP.</p> <p>Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym DB Netz AG zaszeregowany jest do klasy linii D 4. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym PKP PLK S.A. zaszeregowany jest do klasy linii D 3.</p> <p>Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym zaklasyfikowany jest do klasy D 3. Z tego wynika, że mogą być włączone do pociągów w ruchu granicznym pojazdy o klasyfikacji nie więcej niż klasy D 3.</p> <p>Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dopuszczalne są obciążenia: maksymalny nacisk osi na tor = 221 kN (22,5t) Maksymalny nacisk liniowy (na 1 metr bieżący toru) na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym DB Netz AG wynosi 78kN (8,0 t/m). Maksymalny nacisk liniowy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym PKP PLK S.A. wynosi 71 kN (7,2 t/m).</p>	<p>Die Grenzbetriebsstrecke Rzepin - Kunowice - Oderbrücke – Frankfurt (Oder) ist sicherungstechnisch für das Fahren auf dem Gegengleis ausgerüstet. Die Betriebsstellen sind dazu mit Signal Zs 6 bzw. mit Signal W 24 ausgerüstet.</p> <p>Zwischen den Betriebsstellen Oderbrücke und der Abzweigstelle Kunowice ist ein halbautomatischer Relaisblock Streckenblock für zweigleisige Strecken mit Erlaubniswechsel, zwischen dem Bahnhof Oderbrücke und dem Bahnhof Frankfurt (Oder) ist ein selbsttätiger Streckenblock und zwischen Abzweigstelle Kunowice und Bahnhof Rzepin ist ein selbsttätiger Streckenblock vorhanden.</p> <p>Auf polnischer Seite ist analoger Zugfunk und auf deutscher Seite als GSM-R Zugfunk vorhanden.</p> <p>Die Zugbeeinflussungsanlagen werden bei der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. mit unterschiedlichen Systemen betrieben. Ab Einfahrversignal Vf bzw. Vff des Bahnhofs Oderbrücke bis Bahnhof Frankfurt (Oder) ist die Strecke, mit Punktformiger Zugbeeinflussung (PZB), Bauart PZB 90 ausgerüstet. Von der Staatsgrenze bis Rzepin ist die Strecke mit 1000 Hz Magneten des polnischen Systems SHP ausgerüstet.</p> <p>Der Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB Netz AG ist in die Streckenklasse D 4 eingestuft. Der Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK S.A. ist in die Streckenklasse D 3 eingestuft.</p> <p>Die Grenzbetriebsstrecke ist daher in die Streckenklasse D 3 eingestuft. Daraus folgt, dass in Züge im grenzüberschreitenden Verkehr nur Fahrzeuge der Streckenklasse D 3 freizügig eingestellt werden dürfen.</p> <p>Auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt die zulässige Radsatzlast = 22,5 t (221 kN) Die Meterlast auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB Netz AG beträgt 8,0 t/m (78kN). Die Meterlast auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK S.A. beträgt 7,2 t/m (71 kN).</p>

Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym znajdują się następujące przejazdy kolejowo-drogowe:

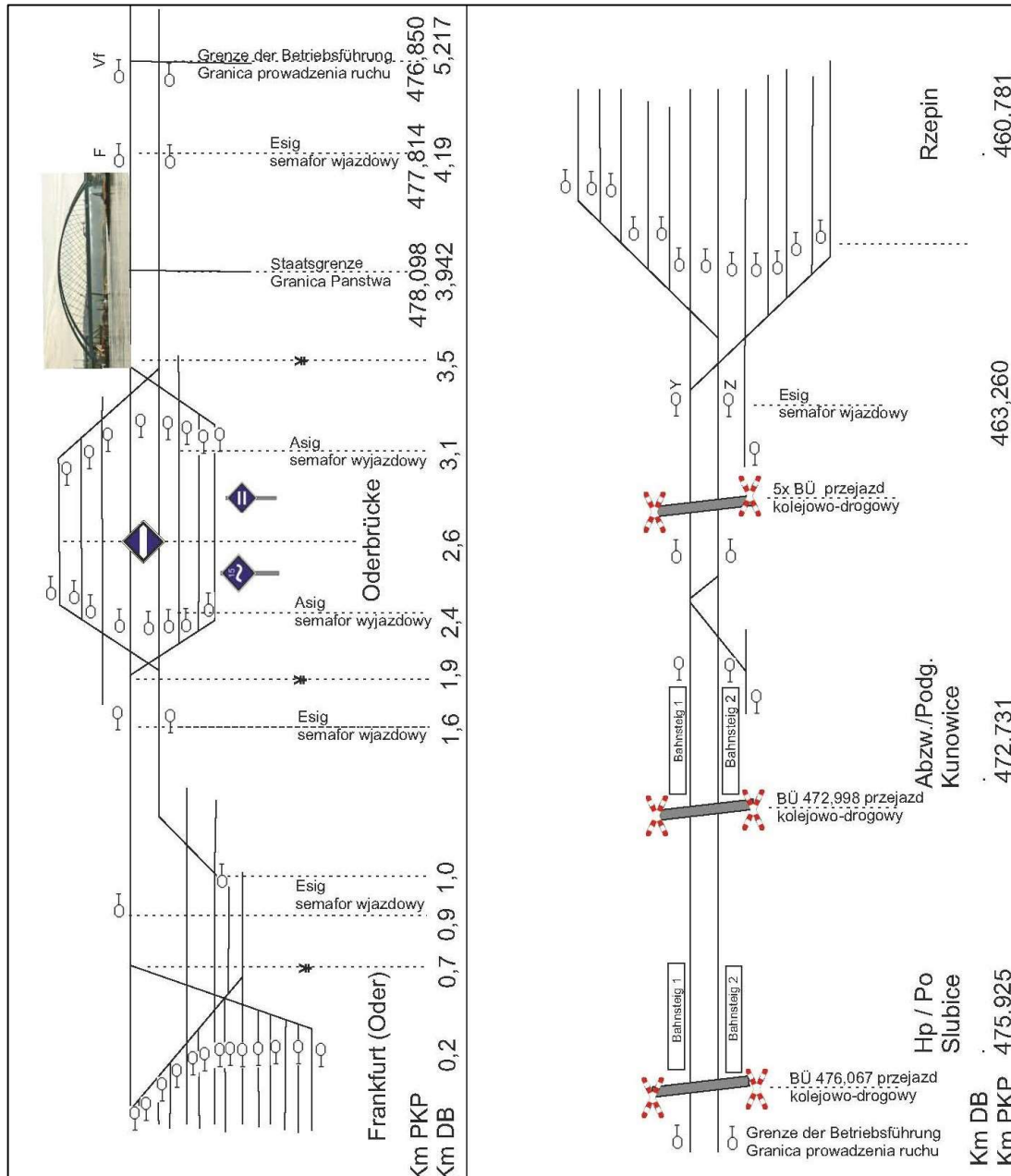
Auf der Grenzbetriebsstrecke sind folgende Bahnübergänge vorhanden:

\*

<b>Oderbrücke – Staatsgrenze – Rzepin / Oderbrücke – Granica Państwa – Rzepin</b>		
<b>Lage [km] Położenie</b>	<b>Art der Sicherung Rodzaj zabezpieczenia</b>	<b>Bemerkungen Uwagi</b>
476,067	Elektrische Vollschranke mit Blinklicht und Überwachungssignale Rogatki elektryczne, sygnalizacja świetlna, ToP	Kat. A, Schrankenwärter / dróżnik przejazdowy (Kunowice – Oderbrücke)
472,998	zugbeeinflusste Halbschranke mit Überwachungssignal/ Samoczynny system przejazdowy, ToP, roгатki,	Kat. B, fernüberwacht (Kunowice – Oderbrücke)
471,787	zugbeeinflusste Halbschranke mit Überwachungssignal / Samoczynny system przejazdowy, ToP, roгатki,	Kat. B, fernüberwacht (Rzepin – Kunowice)
469,451	zugbeeinflusste Halbschranke mit Überwachungssignal / Samoczynny system przejazdowy, ToP, roгатki,	Kat. B, fernüberwacht (Rzepin – Kunowice)
468,384	zugbeeinflusste Halbschranke mit Überwachungssignal / Samoczynny system przejazdowy, ToP, roгатki,	Kat. B, fernüberwacht (Rzepin – Kunowice)
465,693	zugbeeinflusste Halbschranke mit Überwachungssignal / Samoczynny system przejazdowy, ToP, roгатki,	Kat. B, fernüberwacht (Rzepin – Kunowice)
464,174	zugbeeinflusste Halbschranke mit Überwachungssignal / Samoczynny system przejazdowy, ToP, roгатki,	Kat. B, fernüberwacht (Rzepin – Kunowice)

5.1. A01 Plan schematyczny odcinku  
eksploatowanych w ruchu granicznym

5.1.A01 Schematischer Lageplan der  
Grenzbetriebsstrecke



**5.2. Stacje zmiany systemu i posterunki na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym**

**5.2. Systemwechselbahnhöfe und Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke**

**5.2.1. Stacja Rzepin**

**5.2.1. Bahnhof Rzepin**

Stacja Rzepin podzielona jest na dwa okręgi dysponujące: RzA i RzB. Posterunkiem zapowiadawczym dla ruchu granicznego jest nastawnia dysponująca RzA. Nastawnia dysponująca RzA obsadzona jest dwoma dyżurnymi ruchu. Nastawnia usytuowana jest we wschodniej części stacji.

Der Bahnhof Rzepin ist unterteilt in zwei unabhängige Fahrdienstleiterbereiche: RzA und RzB. Der Fahrdienstleiterbereich für den Grenzverkehr ist das Stellwerk RzA. Das Stellwerk RzA ist mit zwei Fahrdienstleitern besetzt. Das Stellwerk befindet sich im östlichen Bahnhofsbereich.

Nastawnia wyposażona jest w urządzenia komputerowe Ebillock 850. Stacja wyposażona jest w sygnalizatory świetlne.

Das Stellwerk ist ausgestattet mit elektronischer Technik „Ebillock 850“. Der Bahnhof besitzt Lichtsignale.

Stacja jest zelektryfikowana napięciem 3 kV prądu stałego.

Der Bahnhof ist elektrifiziert (3000V-Gleichstrom).

Stacja przystosowana jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego.

Der Bahnhof ist ausgelegt für den Personen- und Güterverkehr.

Miarodajne pochylenie

Die maßgebende Neigung beträgt

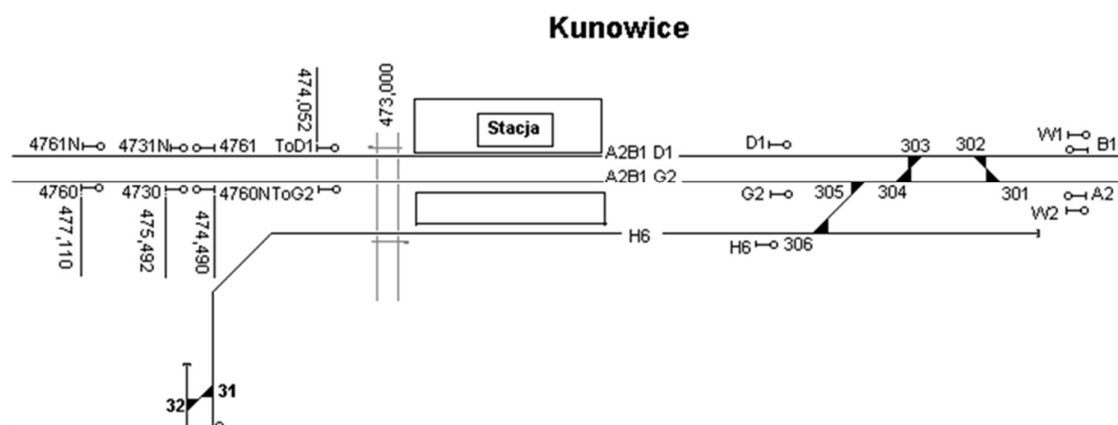
w stacji Rzepin wynosi	im Bahnhof Rzepin
6,0‰	
w kierunku Boczowa wynosi	in Richtung Boczów
7,3‰	
w kierunku p.odg Kunowice wynosi	in Richtung Abzweigstelle Kunowice
9,3‰	

5.2.1A01 Plany schematyczne posterunków  
ruchu – stacja Rzepin

5.2.1A01 Schematischer Lageplan der  
Betriebsstellen – Bahnhof Rzepin



5.2.2. Posterunek odgałęźny w Kunowicach	5.2.2. Abzweigstelle Kunowice	*
Położenie posterunku	Lage der Betriebsstelle	*
Km 472,731		*
Wysokość peronów	Die Bahnsteighöhe beträgt:	*
550 mm		+
Długość peronów	Die Bahnsteiglänge beträgt:	*
200 m		*
5.2.2A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym – Kunowice	5.2.2A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke – Kunowice	*



5.2.3 Przystanek Słubice	5.2.3. Haltepunkt Słubice	*
Położenie posterunku	Lage der Betriebsstelle	*
Km 475,925		*
Wysokość peronów	Die Bahnsteighöhe beträgt:	*
550 mm		*
Długość peronów	Die Bahnsteiglänge beträgt:	*
200 m		*

**5.2.4. Stacja Oderbrücke**

Stacja Oderbrücke służy wyłącznie do obsługi ruchu towarowego do i z Polski.

Stacja Oderbrücke obsadzona jest dyżurnym ruchem. Nastawia elektroniczna z urządzeniami komputerowymi (ESTW-Z Siemens) znajduje się w km 3,240 we wschodniej części stacji. Stacja wyposażona jest w sygnalizatory świetlne systemu Ks.

Stacja Oderbrücke wyposażona jest w sieć trakcyjną. Na stacji znajduje się miejsce zmiany systemu zasilania trakcyjnego (15 kV 16,7 Hz - jednofazowy prąd przemienny DB Netz AG i 3kV prąd stały PKP PLK S.A.). Tor 26 wyposażony jest w sieć trakcyjną o zasilaniu 3 kV DC. Przejazd przez miejsce separacji systemów zasilania musi odbywać się przy opuszczonym pantografie. W km 2,6- oraz w km 2,7 na każdym z torów stacji Oderbrücke ustawione są wskaźniki EL wg Ril 301.

Stacja Oderbrücke jest wyposażona w cyfrową radiołączność manewrową bez selektywnego wywoływania (RoR) wykorzystująca sieć P-GSM D (Krajowy Roaming).

Miarodajne pochylenia na stacji Oderbrücke

**5.2.4. Bahnhof Oderbrücke**

Der Bahnhof Oderbrücke dient ausschließlich zur Abfertigung des Güterverkehrs von und nach Polen.

Der Bahnhof Oderbrücke ist mit einem Fahrdienstleiter besetzt. Das elektronische Stellwerk (ESTW-Z, Bauart Siemens) befindet sich in km 3,240 im östlichen Teil des Bahnhofs. Die Signalisierung erfolgt durch Ks-Signale.

Der Bahnhof Oderbrücke ist mit elektrischer Oberleitung überspannt. Im Bahnhof befindet sich die Systemtrennstelle für die unterschiedlichen Stromsysteme (15kV-Einphasen-Wechselstrom der DB Netz AG und 3kV-Gleichstrom PKP PLK S.A.). Die Gleise 16 und 23 sind nicht mit Oberleitung überspannt, das Gleis 26 ist mit Oberleitung (3 KV) überspannt. Die Systemtrennstelle ist mit gesenktem Stromabnehmer zu durchfahren. EL-Signale nach Ril 301 sind im km 2,6- sowie im km 2,7 in jedem der Gleise des Bf. Oderbrücke aufgestellt.

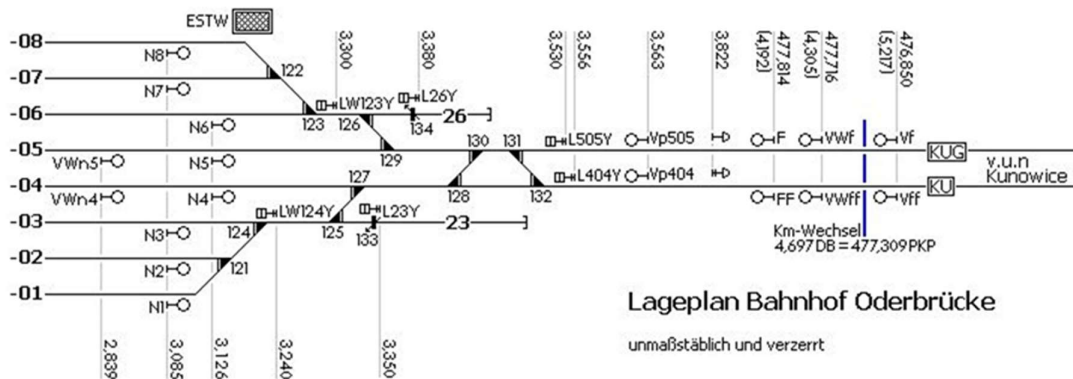
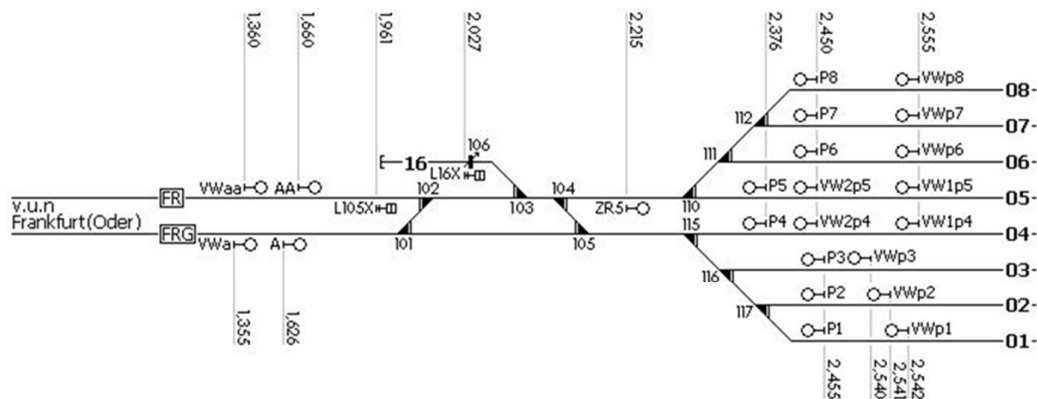
Der Bahnhof Oderbrücke ist mit digitalen Rangierfunk im Verfahren - Rangieren ohne Rangierfunkgruppen (RoR) unter Nutzung des Netzes P-GSM D (National Roaming) ausgerüstet.

Maßgebende Neigungen auf dem Bahnhof Oderbrücke

- w kierunku Frankfurt (Oder)	- in Richtung Frankfurt (Oder)
10,0‰	
- z kierunku Frankfurt (Oder)	- aus Richtung Frankfurt (Oder)
12,0‰	
- w stacji Oderbrücke	- im Bahnhof Oderbrücke
3,3‰	
- do i od Kunowic	- in und aus Kunowice
8,0‰	

5.2.4.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym – Oderbrücke

5.2.4A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke – Oderbrücke



5.2.5. Stacja Frankfurt (Oder)

Stacja Frankfurt (Oder) obsadzona jest dyżurnym ruchu. Nastawnia znajduje się na zachodniej stronie stacji.

Stacja Frankfurt (Oder) wyposażona jest w cyfrową sieć radiołączności manewrowej.

Stacja wyposażona jest w sygnalizatory świetlne. Posiada niemiecki system zasilania - 15 kV 16,7 Hz jednofazowy prąd przemienny.

Stacja posiada urządzenia dla ruchu pasażerskiego z odpowiednimi możliwościami zapowiadawczymi i dostęp do terminala towarowego transportu kombinowanego (KV). Tor do bocznic terminala nie jest zelektryfikowany.

Miarodajne pochylenie w stacji wynosi 6,0‰.

5.2.5. Bahnhof Frankfurt (Oder)

Der Bahnhof Frankfurt (Oder) ist mit einem Fahrdienstleiter besetzt. Das Stellwerk befindet sich im Westkopf des Bahnhofs.

Der Bahnhof Frankfurt (Oder) ist mit digitalen Rangierfunk (RiR) ausgerüstet.

Der Bahnhof ist mit Lichtsignalen ausgestattet. Der Bahnhof ist nur mit dem deutschen Stromsystem 15 kV-Einphasen-Wechselstrom elektrifiziert.

Der Bahnhof besitzt Personenverkehrsanlagen mit entsprechenden Ansagemöglichkeiten und eine Zuführung zum Güterterminal des Kombinierten Verkehrs (KV-Terminal). Dieses Zuführungsgleis zum Terminal ist nicht elektrifiziert.

Die maßgebende Neigung im Bahnhof beträgt 6,0‰.





(...)

## 6. Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej

### 6.1. Stosowane przepisy i wytyczne

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

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

W kabinach sterowniczych pojazdów trakcyjnych lub wagonów sterowniczych muszą znajdować się:  
- rozkład jazdy zarządcy infrastruktury dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym;

- La DB Netz AG wydane dla obszaru Ost, również na obszarze PKP PLK S.A.,

- na obszarze prowadzenia ruchu DB Netz AG informacje do opisu trasy „Streckenbuch”,

- druki dwujęzycznego rozkazu G zgodnie z pkt 10.1.

- Dodatek 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów (WOS) Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze.

### 6.2. Zasady akceptacji taboru kolejowego

#### 6.2.1 Wyjątki od wymagań dotyczących wyposażenia pojazdów w urządzenia PZB

W odstępstwie od wymagań z technicznymi warunkami dostępu DB Netz (regulaminu sieci DB Netz) pojazdy trakcyjne jadące z Polski przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym tylko do stacji zmiany systemu Oderbrücke - nie muszą być wyposażone w system PZB, muszą posiadać aktywny system SHP.

(...)

## 6. Angaben zum Netzzugang

### 6.1 Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien

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

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

In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen  
-die Fahrplanunterlagen für die Grenzbetriebsstrecke,

-die La der DB Netz AG - Ausgabe Bereich Ost auch im Bereich der PKP PLK S.A., und

- die Angaben für das Streckenbuch im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG,

-die zweisprachigen Befehlsvordrucke Befehl G entsprechend Abschn. 10.1

-Dodatek 2 zum Fahrplan (WOS) des Zakład Linii Kolejowych in Zielona Góra

mitgeführt werden.

### 6.2. Anforderungen an Fahrzeuge

#### 6.2.1. Ausnahmen für die Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen

Abweichend von den Vorgaben der technischen Netzzugangsbedingungen als Teil der NBN der DB Netz AG müssen Triebfahrzeuge, die von Polen auf der Grenzbetriebsstrecke nur bis zum Systemwechselbahnhof Oderbrücke bzw. zurück fahren, nicht mit dem System PZB 90 ausgerüstet sein, das System SHP muss aktiv sein.

\*

\*

\*

\*

### 6.2.2. Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności

Do eksploatacji na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym DB Netz AG pojazdy trakcyjne przewoźnika muszą być wyposażone w radio pokładowe GSM-R przeboźne. W drodze odstepstwa na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym DB Netz AG pomiędzy granicą prowadzenia ruchu a stacją Oderbrücke dopuszcza się, aby pojazd prowadzacy pociąg zostanie wyposażony terminal przenośny GSM-R, posiadający kartę SIM DB Netz AG z profilem co najmniej użytkownika „Lrf”. Należy zapewnić funkcjonalną rejestrację na urządzeń łączności ruchomej GSM-R na obszarze DB Netz AG.

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

### 6.3 Proces akceptacji pracowników przewoźnika

#### Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI

Porozumiewanie się pomiędzy pracownikami KPP a dyżurnym ruchu (prowadzenie ruchu przez DB Netz AG) odbywa się w języku niemieckim.

Porozumiewanie się pomiędzy pracownikami KPP a dyżurnym ruchu (prowadzenie ruchu przez PKP PLK S.A.) odbywa się w języku polskim.

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

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

### 6.2.2. Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk

Für den Betrieb auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB Netz AG müssen führende Fahrzeug mit einem fest eingebauten oder tragbaren GSM-R-Zugfunk-Fahrzeuggerät ausgerüstet sein. Abweichend davon wird zugelassen, dass auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB Netz AG zwischen der Grenze der Betriebsführung und dem Bahnhof Oderbrücke ein mobiles GSM-R Endgerät auf dem führenden Fahrzeug mitzuführen ist. Dieses Endgerät muss die SIM-Karte der DB Netz AG mindestens mit dem Teilnehmerprofil „Lrf“ haben. Die funktionale Registrierung an dem zusätzlichen Endgerät ist im Bereich der DB Netz AG sicherzustellen. Für den Betrieb auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK S.A. muss das Triebfahrzeug mit einem Funkgerät, welche auf dem Netz der PLK arbeitet, und das Nothaltsystem „Radio-stop“ beinhaltet, ausgerüstet sein.

### 6.3 Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU 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.

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

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


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

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

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

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

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

Richtlinie Wytyczna		
internationale Buchstabiertafel Międzynarodowy alfabet fonetyczny		Auszug aus Wyciąg z 481.0205A02
<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	

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

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

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

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

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

#### Treść

#### 1. Specyfikacja korzystania ze stacji zmianu systemu Oderbrücke

- a) Požadany czas postoju
- b) Ograniczenie długości pociągów wraz z czynnymi lokomotywami
- c) Oględziny techniczne wagonów

#### 2. Rozkład jazdy

- a) Konieczność korzystania z rozkładu jazdy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym
- b) Odpowiedzialność za opracowanie rozkładów jazdy
- c) Publikacja i dystrybucja rozkładów jazdy

#### 3. Numery pociągów

- a) Stosowanie międzynarodowych numerów pociągów
- b) Przydzielanie międzynarodowego numeru pociągu

#### 4. Wniosek o przydzielenie trasy

- a) Podstawa umowna zamawiania tras
- b) Dwustronne uzgodnienia między przewoźnikami
- c) Minimalne wymagania dotyczące zamawiania tras

#### 5. Koordynacja rozkładów jazdy między zarządzami infrastruktury

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

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

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

#### Inhalt

#### 1. Nutzungsvorgaben des Systemwechselbahnhofs Oderbrücke

- a) Wunschhaltezeiten
- b) Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen
- c) Wagentechnische Untersuchungen

#### 2. Fahrplan

- a) Notwendigkeit der Verwendung eines Fahrplans auf der Grenzbetriebsstrecke
- b) Verantwortung Fahrplanerstellung
- c) Fahrplanveröffentlichung und Verteilung

#### 3. Zugnummer

- a) Verwendung einer internationalen Zugnummer
- b) Vergabe einer internationalen Zugnummer

#### 4. Trassenanmeldung

- a) Vertragliche Grundlage für die Trassenanmeldung
- b) Bilaterale Abstimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen
- c) Mindestanforderungen an die Trassenanmeldung

#### 5. Fahrplantechnische Abstimmungen der Eisenbahninfrastrukturbetreiber

\*

\*

\*

\*

\*

\*

\*

\*

\*

\*

\*

\*

\*

\*

#### 6.4.1. Spezifikation korzystania ze stacji zmianu systemu Oderbrücke

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

##### a) Czas postoju

- Czas postoju na stacji zmiany systemu Oderbrücke należy zredukować do poziomu niezbędnego ze względów eksploatacyjnych i dążyć do zapewnienia natychmiastowej kontynuacji jazdy.

- Zamawiany czas postoju pociągu na stacji Oderbrücke powinien być ograniczony do 90 minut, ale nie może przekroczyć 120 minut.

##### b) Ograniczenie długości pociągów wraz z czynnymi lokomotywami

Długość pociągu w planowaniu zasadniczo nie może przekroczyć 630 m.

Do planowania i realizacji przewozów pociągami o długości od 631 m do 680 m dostępne są tylko tory główne zasadnicze 4 i 5 oraz tor 6.

Wspomniana powyżej długość pociągu jest zatem dopuszczalna tylko wtedy, gdy spełnione są wszystkie następujące warunki:

- wymagany czas postoju wynosi maksymalnie 15 minut;
- pociąg będzie prowadzony przez lokomotywę wielosystemową i nie ma konieczności zmiany lokomotywy.

Na odcinku granicznym nie można zamawiać tras dla pociągów o długości powyżej 680 m.

##### c) Oględziny techniczne wagonów

Ze względu na ograniczone możliwości przepustowości stacji Oderbrücke oraz w celu zwiększenia przepustowości badania techniczne wagonów powinny być przeprowadzone na stacjach położonych wcześniej. Wyłączanie wagonów ze składów na stacji Oderbrücke jest sprzeczne z tym.

#### 6.4.1. Nutzungsvorgaben des Systemwechselbahnhofs Oderbrücke

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

##### a) Haltezeit

- Die Aufenthaltszeiten auf dem Systemwechselbahnhof Oderbrücke sind auf ein betrieblich notwendiges Maß zu begrenzen und eine unverzügliche Weiterfahrt des Zuges ist anzustreben.

- Die angemeldete Haltezeit im Bahnhof Oderbrücke, sollte auf 90 Minuten begrenzt werden, es darf aber eine Dauer von 120 Minuten nicht überschritten werden.

##### b) Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen

Die Gesamtzuglänge der angemeldeten Zugtrassen darf 630 Meter grundsätzlich nicht überschreiten.

Für Züge mit einer Gesamtzuglänge von 631 bis 680 Metern stehen nur die durchgehenden Hauptgleise und nur das Gleis 6 zur Planung und Durchführung der Fahrt zur Verfügung.

Diese Gesamtzuglänge ist daher nur zulässig, wenn alle nachfolgend genannten Bedingungen eingehalten sind:

- die benötigte Haltezeit beträgt maximal 15 Minuten;
- es ist eine Mehrsystemlok vorhanden und kein Lokwechsel erforderlich.

Zugtrassen mit Gesamtzuglängen von mehr als 680 Metern dürfen auf der Grenzstrecke nicht angemeldet werden.

##### c) Wagentechnische Untersuchungen

Auf Grund der zur Verfügung stehenden Kapazitäten im Bf Oderbrücke und zur Steigerung der Durchlassfähigkeit sollten wagentechnische Untersuchungen auf vorgelagerten Bahnhöfen erfolgen. Das Aussetzen von Schadwagen auf dem Bahnhof Oderbrücke, steht dem entgegen.

#### 6.4.2. Rozkład jazdy

##### a) Konieczność korzystania z rozkładu jazdy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym

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

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

##### b) Odpowiedzialność za opracowanie rozkładów jazdy

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

##### c) Publikacja i dystrybucja rozkładów jazdy

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

#### 6.4.3. Numery pociągów

##### a) Stosowanie międzynarodowych numerów pociągów

W przypadku pociągu przekraczającego granicę obowiązkowe jest korzystanie z międzynarodowego numeru pociągu. Zmiana numeru pociągu w trakcie jazdy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym jest wykluczona.

#### 6.4.2. Fahrplan

##### a) Notwendigkeit der Verwendung eines Fahrplans auf der Grenzbetriebsstrecke

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

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

##### b) Verantwortung Fahrplanerstellung

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

##### c) Fahrplanveröffentlichung und Verteilung

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

#### 6.4.3. Zugnummer

##### a) Verwendung einer internationalen Zugnummer

Für einen grenzüberschreitend verkehrenden Zug ist eine internationale Zugnummer zu verwenden. Ein Wechsel der Zugnummer im Fahrtverlauf auf der Grenzbetriebsstrecke ist ausgeschlossen.

Numer pociągu musi być dostępny zarówno w DB Netz AG, jak i w PKP PLK S.A. przez cały okres kursowania pociągu.

Nie powinna zmieniać numeru pociągu na stacji Oderbrücke.

**b) Przydzielanie międzynarodowego numeru pociągu**

Przed zamawianiem trasy przewoźnicy mają obowiązek złożyć wniosek o przyznanie międzynarodowego numeru pociągów. Numery pociągów są przydzielane przez zarządców infrastruktury w następujący sposób:

- w kierunku z Niemiec do Polski przewoźnik składa wniosek o przyznanie międzynarodowego numeru pociągu do regionalnej komórki ds. rozkładu jazdy DB Netz AG.
- w kierunku z Polski do Niemiec numer pociągu międzynarodowy zostanie przydzielony przewoźnikom po złożeniu wniosku o przyznanie trasy do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A.

Przy składaniu wniosku o przyznanie trasy przewoźnicy są zobowiązani posługiwać się numerem pociągu przydzielonym przez zarządcę infrastruktury.

**6.4.4. Wniosek o przydzielenie trasy**

**a) Podstawa umowna zamawiania tras**

Przewoźnicy zamawiają trasy zgodnie z przepisami

- „Nutzungsbedingungen Netz“ DB Netz AG dla obszaru prowadzenia ruchu DB Netz AG, i
- „Regulamin sieci“ PKP PLK S.A. dla obszaru prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.

Wnioski o przydzielanie tras muszą być składane zarówno do PKP PLK S.A. jak i do DB Netz AG przez przewoźnika posiadającego prawo dostępu do infrastruktury u danego zarządcy infrastruktury.

Wnioski o przydzielanie tras pociągu muszą w odniesieniu do trasy przejazdu pokrywać się co najmniej w części dotyczącej odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.

Die Zugnummer muss sowohl bei der DB Netz AG als auch bei der PKP PLK S.A. für den gesamten Verkehrszeitraum verfügbar sein.

Ein Wechsel der Zugnummer auf dem Bahnhof Oderbrücke sollte nicht erfolgen.

**b) Vergabe einer internationalen Zugnummer**

Vor der Trassenanmeldung ist von einem beteiligten EVU eine internationale Zugnummer zu beantragen. Die Zugnummernvergabe erfolgt durch die Eisenbahninfrastrukturbetreiber wie folgt:

- in der Richtung Deutschland – Polen beantragt das EVU die internationale Zugnummer bei den Ansprechpartnern der DB Netz AG.

- in der Richtung Polen – Deutschland wird dem EVU die internationale Zugnummer beim Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A im Nachgang zur Trassenanmeldung zugewiesen. Die durch das EIU zugewiesene Zugnummer ist bei den Trassenanmeldungen durch die EVU zu verwenden.

**6.4.4. Trassenanmeldung**

**a) Vertragliche Grundlage für die Trassenanmeldung**

Die EVU beantragen die Trassen gemäß den Bestimmungen der

- „Nutzungsbedingungen Netz“ der DB Netz AG für den Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG und der
- „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. für den Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A.

Die Trassenanmeldungen sind bei der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. durch das beim jeweiligen EIU zugangsberechtigte EVU zu stellen.

Die Trassenanmeldungen müssen sich hinsichtlich des Laufwegs mindestens auf dem Abschnitt der Grenzbetriebsstrecke überschneiden.

\*

\*

\*

\*

\*

\*

\*

\*

\*

\*

\*

\*

\*

\*

\*







<b>7. Uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S. A. i DB Netz AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych</b>	<b>7. Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB Netz AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen</b>
---	--

**7.1. Przepisy ruchu**
**7.1. Betriebsvorschriften**

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





<p>9.</p> <p>Do 408.0411 oraz 408.2411 Zu 408.0411 und zu 408.2411</p>	<p><b>Rozkazy pisemne</b></p> <p>Dyżurni ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym wydają polecenia na przejazdy przez granicę za pomocą dwujęzycznych druków rozkazów pisemnych G1-14 i G14.1-14.35 zgodnie z pkt. 10.1.</p> <p>Na druku można wydać więcej rozkazów pisemnych, jeżeli maszynista będzie w stanie wykonać te rozkazy pisemne w podanej kolejności; w przeciwnym przypadku rozkazy pisemne muszą być wydane na dodatkowych drukach.</p> <p>Druki te należy kolejno ponumerować (np. druk 1 z 3 druków, druk 2 z 3 druków, druk 3 z 3 druków) i w tej kolejności przekazać drużynie pociągowej.</p> <p>Przy doręczaniu maszynista składa podpis na ostatnim druku.</p> <p>Przyczyny wydania rozkazu G12 są podane na stronie tylnej rozkazów G1-14. Przyczyny 80 do 83 zostały dodane w rozkazie G 1-14 tylko dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym.</p> <p>W celu wydania rozkazu G14 dyżurny ruchu stosuje w zasadzie dwujęzyczny wpis według załącznika językowego G14 „Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14 /Załącznik językowy do rozkazu G 14”.</p> <p>Na druku Załącznik językowy do rozkazu G 14 można wydać więcej rozkazów pisemnych, jeżeli maszynista będzie w stanie wykonać te rozkazy pisemne w podanej kolejności; w przeciwnym przypadku rozkazy pisemne muszą być wydane na dodatkowych drukach. Druki są zawsze numerowane w polu „druk/Vordruck ... W” rozkazu G14 w nagłówku Załącznika językowego G14. Załączniki językowe muszą być przyporządkowane bezpośrednio do druków rozkazu G14, które wskazują</p>	<p><b>Schriftliche Befehle</b></p> <p>Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf den Grenzbetriebsstrecken erteilen Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten mit den zweisprachigen Befehlsvordrucke G 1-14 und G14.1-14.35, gemäß Abschn. 10.1.</p> <p>Auf einem Vordruck dürfen mehrere Befehle erteilt werden, wenn diese vom Triebfahrzeugführer in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausgeführt werden können; ansonsten müssen die Befehle auf mehreren Vordrucken erteilt werden.</p> <p>Diese Vordrucke müssen stets fortlaufend nummeriert werden (z.B. Vordruck 1 von 3 Vordrucken, Vordruck 2 von 3 Vordrucken, Vordruck 3 von 3 Vordrucken) und in dieser Reihenfolge dem Triebfahrzeugführer übermittelt werden. Bei Aushändigung unterschreibt der Triebfahrzeugführer nur auf dem letzten Vordruck.</p> <p>Die Gründe für einen Befehl G12 sind auf der Rückseite des Befehls G1-14 zu finden. Zusätzlich wurden die Gründe 80 - 83 für den Grenzbetrieb in den Befehl G 1-14 aufgenommen.</p> <p>Zum Erteilen des Befehls G14 verwendet der Fdl in der Regel die zweisprachigen Wortlaute auf dem Vordruck ‚Wortlautbeiblatt zum Befehl G14/Załącznik językowy do rozkazu G14’.</p> <p>Auf einem Vordruck ‚Wortlautbeiblatt zum Befehl G14’ dürfen mehrere Befehle erteilt werden, wenn diese vom Triebfahrzeugführer in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausgeführt werden können; andernfalls müssen mehrere Vordrucke verwendet werden. Die Vordrucke werden immer im Feld Vordruck/druk ... W im Befehl G14 und im Kopf des ‚Wortlautbeiblattes zum Befehl G14’ gleichlautend nummeriert. Die Wortlautbeiblätter folgen unmittelbar im Anschluss an den Vordruck mit dem Befehl G14, der darauf verweist. Bei einem Befehl für einen anderen Zug kann die Nummerierung wieder mit 1 W beginnen.</p>	<p>Do § 58</p> <p>Zu § 58</p>
--	---	---	-------------------------------

		na te załączniki. W przypadku rozkazu pisemnego wydanego dla innego pociągu, numerację załącznika językowego można rozpocząć od „1W”. Jeżeli wyjątkowo należy użyć innego tekstu, to należy skreślić wpis „siehe Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14 (eigenes Blatt)/patrz Załącznik językowy do rozkazu G 14 (osobna kartka)” i wpisać dwujęzycznie inny tekst-do druku rozkazu 14.	Muss ausnahmsweise ein anderer Wortlaut verwendet werden, ist der Eintrag „siehe Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14 (eigenes Blatt) /patrz Załącznik językowy do rozkazu G 14 (osobna kartka)” zu streichen und der andere Wortlaut in den Befehl 14 zweisprachig einzutragen.		
		(...)	(...)		*
		Ponieważ dwujęzyczny rozkaz G14.1- G14.35 jest sporządzony na oddzielnym druku, może zostać doręczony maszyniście.	Da der zweisprachigen Befehl G14.1- G14.35 auf einem eigenen Vordruck dargestellt wird, kann er dem Triebfahrzeugführer ausgehändigt werden.		
10.	Do 408.2341rozdział 2 Zu 408.2341 Abschn. 2	<b>Ograniczenie prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym</b> Przy doraźnych ograniczeniach prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należy powiadomić właściwą dyspozyturę. O ostrzeżeniach doraźnych należy informować drużyny pociągowe przy pomocy dwujęzycznych rozkazów pisemnych „G” Ograniczenia występujące po stronie niemieckiej podawane są w „La Bereich Ost”, natomiast Ograniczenia stałe występujące po stronie polskiej podawane są w WOS dla Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze. Ograniczenia prędkości na odcinku przygranicznym PKP PLK S.A. mogą zostać ujęte w La- Ost - do czasu ujęcia ich w WOS.	<b>Geschwindigkeitseinschränkungen auf der Grenzbetriebsstrecke</b> Bei unvorhergesehenen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecken ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit dem Befehl G zu unterrichten.  Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf deutscher Seite der Grenzbetriebsstrecke auftreten sind in die La Bereich Ost aufzunehmen, und Längerfristige Geschwindigkeits-einschränkungen, welche auf polnischer Seite auftreten sind in den WOS Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze aufzunehmen. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK S.A. können - bis zur Aufnahme in den WOS- in die La aufgenommen werden.	Do § 59  zu § 59	*  * * * *
(...)					
12.	Do/zu 408.0411 rozdz. 2 ust. 12 Do/zu 408.2411	<b>Przekazywanie rozkazów pisemnych</b> Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dwujęzyczne rozkazy pisemne „G” d/pl są zasadniczo dyktowane przez radiotelefon.	<b>Übermitteln von schriftlichen Befehlen</b> Auf der Grenzbetriebsstrecke werden zweisprachige Befehle G d/pl an Züge in der Regel über Zugfunk diktiert.	Do § 57 Zu § 57	* * * * * *
(...)					

14.	do 408.0415  zu 408.0415	<b>Powiadomienie o rozkładzie jazdy</b> Druk powiadomienia o rozkładzie jazdy DB Netz AG nie jest stosowany na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym. Dane o rozkładzie jazdy podawane są dwujęzycznym rozkazem G 14 wraz z załącznikiem językowym W 1.	<b>Fahrplan-Mitteilung</b> Der Vordruck Fahrplan-Mitteilung der DB Netz AG wird auf den Grenzbetriebsstrecken nicht verwendet.  Fahrplanangaben werden mit dem zweisprachigen Befehl G 14 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben.	Do Ir-1 § 51 ust. 1 pkt 1, Ir-11 § 28  Zu Ir-1 § 51 Abs. 1 pkt 1 Ir-11 § 28
(...)				
17.		<b>Powiadomianie pociągów przy prowadzeniu robót</b> Jeżeli na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. prowadzone są roboty, dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę o prowadzonych robotach rozkazem G nr 14 i załącznikiem językowym przyczyna nr W 15.	<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.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 1 lit. c i do le-1 (E 1) § 16 pkt 6c  Zu Ir-1 § 57 Abs. 3 pkt 1 Buchst. c und zu le-1 (E1) § 16 pkt 6c
(...)				
20.	Do 408.0435 rozdz. 2  Zu 408.0435 Abschn. 2	<b>Przesyłki wyjątkowo ciężkie</b> Kiedy w telegramie zarządzającym jest podane, że przesyłka wyjątkowo ciężka poruszać się będzie z prędkością mniejszą niż podana w rozkładzie jazdy prędkość dopuszczalna składu pociągu, dyżurny ruchu musi maszyniście wydać rozkaz G Nr 12 załącznik językowa A przyczyna 41.	<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.	Do Ir-1 § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 3 pkt 1 lit. d) Ir-10 § 21  Zu Ir-1 § 14 Abs. 10 und zu § 58 Abs. 3 Pkt.1d Ir-10 § 21
22.	Do 408.2441 Zu 408.2441	<b>Szczególne uregulowania przy popychaniu</b> Stosowanie lokomotyw popychających przekraczający granicy jest zabronione.	<b>Besondere Regeln für das Nachschieben</b> Die Anwendung des Nachschiebens grenzüberschreitender Züge ist nicht erlaubt.	Do Ir-1 § 66 ust. 6  Zu Ir-1 § 66 Abs. 6
23.	Do 408.0445 oraz 408.2445 zu 408.0445	<b>Pociągi pchane</b> Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinkach eksploatowanych	<b>Geschobene Züge</b> Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf den Grenzbetriebsstrecken	Do Ir-1 § 67 ust. 1a



	und zu 408.2445	w ruchu granicznym jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.	außer Meß-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	Zu Ir-1 § 67 Abs. 1	*
(...)					
25.	do 408.0451 rozdz. 1 oraz 408.2451 Zu 408.0451 Abschnitt 1 und zu 408.2451	<b>Ograniczenie prędkości na torze wjazdowym</b> Na stacji Frankfurt (Oder) na sygnalizatorach B 605 i B 615 dla wjazdów na tory 452 i 456 sygnał Zs13 (wskaźnik wcześniejszego zatrzymania sygnalizuje, że jest tu do dyspozycji krótsza droga hamowania. Na stacji Oderbrücke lokomotywy luzem z Frankfurtu (Oder) mogą wjeżdżać od semaforów wjazdowych w połączeniu z sygnałem Zs 13 do semafora drogowskazowego 74ZR5.	<b>Geschwindigkeit im Einfahrgleis beschränken</b> Auf dem Bahnhof Frankfurt (Oder) wird an den Signalen B 605 und B 615 für die Einfahrten in die Gleise 452 und 456 durch Signal Zs 13 (Frühhaltanzeiger) signalisiert, dass hierfür ein kürzerer als der gewöhnliche Einfahrtsweg zur Verfügung steht. Im Bahnhof Oderbrücke können Triebfahrzeuge, die von Frankfurt (Oder) kommen von den Einfahrtssignalen in Verbindung mit Signal Zs 13 bis zum Zwischensignal 74ZR5 einfahren.	do Ir-1 § 37 ust. 9 i 10 Zu Ir-1 § 37 Abs. 9 und 10	
(...)					
28.	Do 408.0411 rozdz. 5 408.2411 rozdz. 5 Zu 408.0411 Abschn 5 408.2411 Abschn 5	<b>Cofnięcie polecenia odjazdu lub przejazdu</b> W obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. wygaszenie sygnału zastępczego traktowane jest jako cofnięcie zezwolenia na odjazd lub przejazd pociągu, o ile czoło pociągu nie minie tego sygnału. Jeżeli zezwolenie na odjazd lub przejazd wydane rozkazem musi zostać anulowane, należy wydać nowy rozkaz G 14.35.	<b>Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages</b> Im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. gilt das Erlöschen des Signals Sz als Rücknahme des Abfahr- oder Durchfahrauftrages, solange die Spitze des Zuges noch nicht am Signal vorbeigefahren ist. Ist eine durch Befehl gegebene Zustimmung zur Ab- oder Durchfahrt zu widerrufen, so ist der Befehl G 14.35 zu erteilen.	Do Ir-1 § 47 Zu Ir-1 § 47	
(...)					
31.	Do 408.0463 rozdz. 10 i do 408.2463 rozdz. 1 Zu 408.0463 Abschn. 10 und zu 408.2463 Abschn. 1	<b>Zezwolenie na jazdy po torze lewym</b> W przypadku, gdy dyżurny ruchu nie może udzielić maszyniście zezwolenia na jazdę po torze lewym poprzez sygnał zezwalający (na PKP również Sz) wraz z W24/Zs6, on może udzielić maszyniście polecenie jazdy po torze lewym poprzez wydanie rozkazu G nr 4.	<b>Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis</b> Wenn der Auftrag zur Fahrt ins Gegengleis nicht signalisiert werden kann, darf der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugeführer den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis mit dem Befehl G Nr. 4 erteilen.	Do Ir-1 § 54 ust. 7 Zu Ir-1 § 54 Abs. 7	*
32.	do 408.0463 oraz 408.2463 Zu 408.0463 und	<b>Uregulowania dla jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego</b>	<b>Regeln für das Fahren auf dem Gegengleis</b> Auf der Grenzbetriebsstrecke	do Ir-1 § 52	* *

	zu 408.2463	Urządzenia sterowania ruchem na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Rzepin – Kunowice – Oderbruecke – Frankfurt (Oder) przystosowana są do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego.	Frankfurt (Oder) – Oderbrücke – Kunowice – Rzepin und Gegenrichtung ist Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet.	Zu Ir-1 § 52	* * *
(...)					
46.	Do 408.0481 rozd. 10 oraz do 408.2481 rozdz. 7 Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481Abschn. 7	<b>Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym</b> Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dopuszczalna prędkość jazdy po torze zamkniętym wynosi: - dla pojazdów ciągnionych po torze zamkniętym 50 km/h, - dla pociągów pchanych po torze zamkniętym 30 km/h, przez przejazdy kolejowo-drogowe bez technicznego zabezpieczenia 20 km/h, - dopuszczalna prędkość pługu odśnieżnego wynika z instrukcji obsługi pługu odśnieżnego.	<b>Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten</b> Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf der Grenzbetriebsstrecke 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 Schneesäumerfahrt richtet sich nach der Bedienungsanweisung des Schneesäumerfahrzeugs.	Do Ir-1 § 55 ust. 10 Zu Ir-1 § 55 Abs. 10	
47	Do 408.0481 Zu 408.0481	<b>Jazda powrotna lub kontynuacja jazdy po torze zamkniętym</b> Jeśli podczas jazdy po torze zamkniętym pociąg jest zatrzymany na wolnym szlaku, wówczas maszynista musi, możliwie jak najszybciej, porozumieć się z dyżurnym ruchu, który wyprawi pociąg, w sprawie jazdy powrotnej lub kontynuacji jazdy. Dyżurny ruchu musi natychmiast powiadomić uczestników jazdy o jeździe powrotnej lub kontynuacji jazdy oraz wydać zgodę na jazdę powrotną lub kontynuację jazdy.	<b>Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt</b> Bei Halt einer Sperrfahrt auf freier Strecke muss der Tf den Fdl, der die Sperrfahrt abgelassen hat, so bald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt verständigen. Der Fdl muss sofort die Beteiligten von der Rück- oder Weiterfahrt benachrichtigen und der Rück- oder Weiterfahrt zustimmen.	Do Ir-1 § 55 ust. 6, 7 Zu Ir-1 § 55 Abs. 6, 7	
48.	Do 408.0481 Zu 408.0481	<b>Zakończenie jazdy po torze zamkniętym</b> Jeżeli jazda po torze zamkniętym kończy się na stacji, wówczas maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd pociągu w pełnym składzie.	<b>Sperrfahrt beenden</b> Wenn eine Sperrfahrt auf einem Bahnhof endet, muss der Tf dem Fdl die Ankunft aller Fahrzeuge melden.	Do Ir-1 § 55 zu Ir-1 § 55	
(...)					

50.	Do 408.0531 rozd. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	<b>Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia</b>	<b>Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen</b>	Do Ir-1 § 64 ust. 12 i ust. 14 Ir-1a § 7 ust. 6
		<p>Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego porozumiewania się z dyżurnym ruchu w następujących sytuacjach:</p> <p>a) niedopuszczalne przejechanie obok semafora lub innego sygnalizatora wskazującego sygnał „Stój”;</p> <p>b) przejechanie poza miejsce wymaganego zatrzymania według rozkazu pisemnego;</p> <p>c) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający;</p> <p>d) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje światło unieważniające;</p> <p>e) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy tarczy zaporowej (światłej) – która pokazuje sygnał Ra 12;</p> <p>f) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy tarczy zaporowej (światłej) – która pokazuje światło unieważniające;</p> <p>g) niedopuszczalne przejechanie poza koniec zezwolenia na jazdę w systemie ETCS;</p> <p>h) przejście w tryb „TR“ w systemie ETCS;</p> <p>i) przejście w tryb „TR“ w systemie ETCS wraz z komunikatem tekstowym “nieprawidłowe wyposażenie szlaku “;</p> <p>j) nagłe hamowanie w systemie ETCS w poziomie „0” w trybie “UN” przy semaforze, który wskazuje sygnał zezwalający.</p> <p>k) nagłe hamowanie w systemie ETCS w poziomie „0” w trybie “UN” przy semaforze, który wskazuje światło unieważniające.</p> <p>Maszynista może</p>	<p>Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen:</p> <p>a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal;</p> <p>b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre;</p> <p>c) PZB-Zwangsbremung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt;</p> <p>d) PZB-Zwangsbremung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt;</p> <p>e) PZB-Zwangsbremung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt;</p> <p>f) PZB-Zwangsbremung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt;</p> <p>g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt;</p> <p>h) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR;</p> <p>i) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“;</p> <p>j) Zwangsbremung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt;</p> <p>k) Zwangsbremung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt.</p> <p>Die Weiterfahrt darf nur nach Erteilung eines Befehl G Nr. 2 erfolgen.</p>	Zu Ir-1 § 64, Abs. 12 und Abs. 14 Ir-1a § 7 Abs. 6

		kontynuować jazdę dopiero po otrzymaniu pisemnego rozkazu G nr 2.		
51.	Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	<b>Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A.</b>  Jeżeli na posterunkach ruchu PKP PLK S.A. pociąg bez zezwolenia minął semafor wskazujący sygnał „Stój” i zatrzymał się poza ukresem rozjazdu, maszynista musi natychmiast nadać sygnał „Alarm”.	<b>Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Halt Signal</b>  Ist der Triebfahrzeugführer auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. unzulässig an einem Halt zeigenden Signal und über das Grenzzeichen der folgenden Weiche hinausgefahren, muss er sofort das „Alarmsignal“ geben.	Do Ir-1 § 64 ust. 13 Zu Ir-1 § 64* Abs. 13*
(...)				
54.	Do 301.1101 odc. 2 Zu 301.1101 Abschn 2	<b>Sygnaly na pociągach i innych pojazdach kolejowych - Oznaczenie czoła pociągu</b>  W obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. nie stosuje się sygnału Pc-2 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze szlaku dwu- i wielotorowego“. Pociągi jadące po torze lewym stosują sygnał Pc-1/Zg1.	<b>Signale an Zügen - Spitzensignal</b>  Im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. wird das „Spitzensignal eines Zuges, welcher entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung auf einem Gleis einer zwei- und mehrgleisigen Strecke fährt“ - Pc-2 - nicht geführt. Züge auf dem Gegengleis führen das Spitzensignal Pc-1/Zg1.	Do le-1 § 14 ust (1), punkt 2) Zu le-1 § 14 Abs (1), punkt 2)
55.	Do 408.0551 rozdz. 1 Do 408.2691 rozdz. 6 Zu 408.0551 Abschn. 1 zu 408.2691 Abschn. 6	<b>Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu</b>  Jeżeli stwierdzono nieprawidłowy sygnał czoła pociągu, należy zgłosić to dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do granicy państwa. Dyżurny ruchu zatrzymuje tam pociąg. Po zatrzymaniu pociągu, należy postępować według przepisów KPl.	<b>Spitzensignal nicht in Ordnung</b>  Wenn festgestellt wird, dass das Spitzensignal nicht in Ordnung ist, ist dies dem Fahrdienstleiter der der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestelle-zu melden. Der Fahrdienstleiter muss den Zug dort anhalten.  Nach dem Anhalten des Zuges ist nach den Regeln des jeweiligen EIU zu verfahren.	Do Ir-1 § 77 ust. 1 Zu Ir-1 § 77 Abs. 1
(...)				
57.	Do 408.2561 rozdz. 1  Zu 408.2561 Abschn. 1	<b>Jazda na widoczność</b>  Jazdę na widoczność można również polecić rozkazem pisemnym "G" nr 12.  Jeżeli maszynista otrzyma polecenie jazdy na widoczność, może w zależności od warunków widoczności jechać tylko z taką prędkością, aby bezpiecznie zatrzymać pociąg przed przeszkodą lub	<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 Fahrthindernis oder Haltsignal sicher anhalten kann.	Do Ir-1 § 32  Zu Ir-1 § 32*

		<p>sygnałem „Stój“. Maszynista może jechać najwyżej 20 km/h.</p>	<p>Die Höchstgeschwindigkeit beim Fahren auf Sicht beträgt 20 km/h.</p>	
58.	<p>Do 408.0561 oraz 408.2561 rozd. 2 ust. 2</p> <p>Zu 408.0561 und 408.2561 Abschn. 2 Abs. 2</p>	<p><b>Zmniejszone tarcie między kołami, a szyną</b></p> <p>Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kołami a szyną, to musi on powiadomić kolejne pociągi jadące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym.</p> <p>Poza tym dyżurny ruchu musi powiadomić dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku ruchu według postanowień pkt. 10.2.3.6. „Postanowienia o zapowiadaniu pociągów i przekazywaniu innych meldunków w ruchu kolejowym między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi PKP PLK S.A. i DB Netz AG” Lp. 41.</p> <p>Maszyniści podczas jazdy muszą sprawdzić warunki hamowania pociągu i o wyniku powiadomić dyżurnego ruchu. Jeżeli maszyniści zgłosili, że już nie występuje wydłużenie drogi hamowania, należy zaprzestać powiadamiania następnych pociągów.</p>	<p><b>Verminderter Reibwert</b></p> <p>Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen.</p> <p>Außerdem muss der Fahrdienstleiter den Fdl der benachbarten Betriebsstelle verständigen. Dazu ist der Wortlaut nach Pkt. 10.2.3.6. „Bestimmungen für die Durchführung der Zugmeldungen und anderer Meldungen im Bahnbetrieb zwischen den benachbarten Zugmeldestellen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A.“, Ziffer 41 zu nutzen.</p> <p>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.</p>	<p>Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k)</p> <p>Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k</p>
59.	<p>Do 408.0571 rozd. 5 do 7 oraz 408.2571 rozdz. 5 do 7</p> <p>Zu 408.0571 Abschn. 5 bis 7 und zu 408.2571 Abschn. 5 bis 7</p>	<p><b>Unieruchomiony pociąg na szlaku</b></p> <p>(...)</p> <p>Jeśli maszynista pojazdu dwutrakcyjnego może kontynuować jazdę unieruchomionego pociągu, to po zmianie rodzaju trakcji, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu.</p> <p>(...)</p>	<p><b>Liegengebliebener Zug auf der freien Strecke</b></p> <p>(...)</p> <p>Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegengebliebenen Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren.</p> <p>(...)</p>	<p>Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) i § 64 ust. 17, i § 70 ust. 6-13</p> <p>Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k und § 64 Abs. 17, und § 70 Abs. 6-13</p>



		wspólnie ustalają, z której stacji oraz w którym kierunku należy wysłać pojazd zastępczy w celu zwolnienia szlaku granicznego.		
<b>61.</b>	Do /zu 408.2351	<b>Zabezpieczanie pojazdów na szlaku</b> Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na szlaku odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym podane są w rozdziale 5.1.3	<b>Sichern der Fahrzeuge auf der Strecke</b> Für das Sichern der auf der Strecke verbliebenen Fahrzeuge sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Streckenneigungen sind im Abschnitt 5.1.3 angegeben.	Do/zu Ir-1 § 69 (3), (8) § 70
<b>62.</b>	Do 408.0572 rozdz. 4-6 Zu 408.0572 Abschn 4-6  Do 408.2572 rozdz. 2 zu 408.2572 Abschn. 2	<b>Pozwolenie, prędkość i warunki szczególne przy cofaniu pociągu</b>  Dyżurny ruchu wydaje zgodę na cofanie pociągu ze szlaku rozkazem G nr 14 i załącznikiem językowym przyczyna nr W4. Dla pociągów przekraczających granicę cofanie pociągu bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu jest zabronione. Jeżeli podczas cofania, pociąg będzie przejeżdżał przez przejazd kolejowodrogowy na odcinkach prowadzenia ruchu DB Netz AG to należy wydać dodatkowo rozkaz G nr 8. Maszynista musi przy cofaniu tak regulować prędkość, żeby w każdej chwili zatrzymać pociąg, ale nie może przekroczyć 10 km/h. Maszynista musi zgłosić dyżurnemu ruchu zakończenie cofania pociągu i zjechanie pociągu w całości.	<b>Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen:</b> Die Zustimmung zum Zurücksetzen von der freien Strecke erteilt der Fahrdienstleiter mit Befehl G Nr. 14 und Wortlautbeiblatt Grund Nr. W 4. Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten. Werden beim Zurücksetzen Bahnübergänge auf den Streckenabschnitten mit der Betriebsführung der DB Netz AG befahren, müssen Sie zusätzlich Befehl G Nr. 8 erteilen. 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.	Do Ir-1 § 70 ust. 1-5 Zu Ir-1 § 70 Abs. 1-5
<b>(...)</b>				
<b>64.</b>	Do 408.0581 rozdz. 3 oraz 408.2581 rozdz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3 und zu 408.2581 Abschn. 3	<b>Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC</b> Po odebraniu - sygnału alarmowego A-1r i braku określenia przyczyn jego nadania z dyżurnym ruchu – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma	<b>Notruf / Alarmsignal</b> Nach dem Eingang - eines Alarmsignals A1-r und der fehlenden Verständigungsmöglichkeit mit dem Fdl muss der Tf nach dem Anhalten und der Feststellung, dass es keine Fahrthindernisse	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 le-1 § 15 ust. 1 pkt. 1 lit d i pkt 2 lit e i f

\*

		widocznych przeszkód do jazdy, - „Kolejowego połączenia alarmowego REC” DB Netz AG maszynista musi natychmiast zmniejszyć prędkość pociągu do prędkości odpowiedniej dla jazdy na widoczność, oraz jeśli nie następuje „polecenie zatrzymania alarmowego” , maszynista może jechać dalej na zasadach „jazdy na widoczności“ do najbliższego posterunku ruchu nawet, jeżeli posterunek ten leży na obszarze prowadzenia ruchu sąsiedniego zarządcy infrastruktury, chyba że otrzymał od dyżurnego ruchu inne polecenie.	gibt, - eines Notrufs der DB Netz AG muss der Tf die Geschwindigkeit des Zuges sofort auf die für das Fahren auf Sicht geforderte Geschwindigkeit verringern und wenn kein Nothaltauftrag oder keine Durchsage folgt, nach den Regeln des „Fahren auf Sicht” bis zur nächsten Betriebsstelle fahren – auch wenn sich diese Betriebsstelle im Bereich der Betriebsführung des benachbarten EIU befindet, wenn er keine andere Meldung oder Aufträge des Fdl erhält.	Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69 Ir- 5 § 12a le-1 § 15 Abs. 1 pkt. 1 Buchst. d und pkt 2 Buchst. e und f	* *
65.	Do 408.0581rozd. 4 oraz 408.2581 rozd. 4 Zu 408.0581 Abschn. 4 und zu 408.2581Abschn. 4	<b>Dalsze postępowanie po poleceniu zatrzymania w trybie alarmowym</b> Drużyna pociągowa po porozumieniu się z dyżurnymi ruchu, poza udzieleniem pomocy ludziom i podjęciem środków w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, może postępować tylko wg poleceń właściwego dyżurnego ruchu. W celu podjęcia dalszych środków właściwy dyżurny ruchu powinien wydać niezbędne polecenia.	<b>Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages</b> Das Zugpersonal darf nach Verständigung des Fahrdienstleiters außer bei Hilfeleistung für Menschen und Maßnahmen bei Betriebsgefahr nur nach den Aufträgen des zuständigen Fahrdienstleiters handeln. Für die weiteren fahrdienstlichen Maßnahmen hat der zuständige Fahrdienstleiter die erforderlichen Aufträge zu erteilen.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69	
(...)					
78.	Do 408.48 Zu 408.48	<b>Postanowienia dotyczące jazd manewrowych na stacjach zmiany systemu</b> (1) Na stacjach zmiany systemu DB Netz AG obowiązują reguły ujęte w instrukcji 408.48. (2) Na stacji zmiany systemu PKP PLK S.A. obowiązują postanowienia instrukcji Ir-1 oraz instrukcji Ir-9.	<b>Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten auf den Systemwechselbahnhöfen</b> (1) Auf den Systemwechselbahnhöfen der DB Netz AG gelten die Regeln der Ril 408.48. (2) Auf den Systemwechselbahnhöfen der PKP PLK S.A. gelten die Regeln der Fahrdienstvorschrift Ir-1 und der Rangiervorschrift Ir-9.	Do Ir-1 oraz Ir-9 Zu Ir-1 sowie Ir-9	* * * * * *



<b>79.</b>	Do 408.4831 rozdz. 2 Zu 408.4831 Abschn. 2	<b>Zabezpieczenie pojazdów przed zbiegnięciem (na stacjach)</b> Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na stacjach odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu stacji podane są w ust. 5.2.	<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 5.2 angegeben.	Do Ir-1 § 63 ust. 28 i Ir 9 §14 Zu Ir-1 § 63 Abs. 28 und Ir 9 §14
<b>(...)</b>				
<b>81.</b>	Do 408.4841 rozdz. 4 Zu 408.4841 Abschn. 4	<b>Zgłoszenie zwolnienia toru szlakowego po zakończeniu manewrów</b> Maszynista (kierownik manewrów) musi zgłosić właściwemu dyżurnemu ruchu (nastawniczemu) ukończenie manewrów i powrót składu manewrowego w całości zgodnie z przepisami KPI prowadzącego ruch.	<b>Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden</b> Der Triebfahrzeugführer oder der Rangierbegleiter teilt dem zuständigen Weichenwärter (bei PKP PLK S.A auch Fahrdienstleiter) das Beenden des Rangierens und die vollständige Rückkehr der Rangierfahrt nach dem Regelwerk des betriebsführende EIU mit.	Do Ir- 1 § 12 ust. 2 l 4, Ir-9 § 15 ust. 2 Zu Ir- 1 § 12 Abs. 2 und 4 Ir-9 § 15 Abs. 2

## 7.2. Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania

### 7.2.1. Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów

#### 7.2.1.1 Przełączenie urządzeń SHP na PZB na stacji Oderbrücke

Ruch pociągów z Polski w kierunku Niemiec odbywa się do stacji zmiany systemu Oderbrücke.

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

Fakt przełączenia urządzeń SHP na PZB maszynista pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu w następującymi słowami: „Oderbrücke, Zug nr ..... PZB eingeschaltet”.

Sygnal zezwalający na wyjazd pociągu w kierunku stacji Frankfurt (Oder) podany zostanie przez dyżurnego ruchu po otrzymaniu od maszynisty zgłoszenia, że przełączenie zostało dokonane.

## 7.2. Betriebliche Vorgaben zur Transition

### 7.2.1. Transition der Zugsicherungssysteme

#### 7.2.1.1. Transition der SHP zu PZB im Bahnhof Oderbrücke

Die Zugfahrt von Polen in Richtung Deutschland erfolgt bis zum Systemwechselbahnhof Oderbrücke.

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

Die erfolgte Umstellung der Zugsicherungseinrichtung von SHP auf PZB meldet der Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter Oderbrücke mit dem Wortlaut „Oderbrücke, Zug-Nr...PZB eingeschaltet“.

Das Ausfahrtsignal in Richtung Frankfurt (Oder) darf erst nach Meldung des Triebfahrzeugführers an den Fahrdienstleiter Oderbrücke, dass die Umschaltung erfolgt ist, auf „Fahrt“ gestellt werden.

\*

<b>Odstępstwa od reguły dla pociągów z postojem na przystanku w Słubicach</b>	<b>Abweichende Regelung für Züge mit Halt am Hp Słubice</b>	*
Przełączenia systemu SHP na PZB pociągów z planowanym postojem na przystanku w Słubicach następuje podczas zatrzymania pociągów na przystanku osobowym w Słubicach.	Die Umschaltung von SHP auf PZB für Züge mit planmäßigem Halt am Hp Słubice erfolgt während des Haltens am Hp. Słubice.	* * * *
<b>7.2.1.2. Przełączenie urządzeń PZB na SHP na stacji Oderbrücke</b>	<b>7.2.1.2. Transition von PZB nach SHP auf dem Bahnhof Oderbrücke</b>	
Ruch pociągów z Niemiec w kierunku Polski odbywa się do stacji zmiany systemu Oderbrücke.	Die Zugfahrt von Deutschland in Richtung Polen erfolgt bis zum Systemwechselbahnhof Oderbrücke.	
Punktem przełączenia urządzeń jest stacja Oderbrücke. Do przełączenia systemu PZB na SHP wymagane jest zatrzymanie pojazdu na stacji Oderbrücke. Postój w celu przełączenia urządzeń PZB na SHP należy zamówić we wniosku na RJ.	Umschaltpunkt für die Zugbeeinflussungsanlagen von PZB auf SHP ist der Bahnhof Oderbrücke. Dazu wird im Bahnhof Oderbrücke ein Halt zur Transition eingelegt, der vom EVU zu bestellen ist.	
Urządzenie pojazdowe systemu PZB musi pozostać włączone do czasu udzielenia zezwolenia na jazdę pociągu przez dyżurnego ruchu. Dopiero po udzieleniu zezwolenia na jazdę pociągu ze stacji, można przełączyć system PZB na SHP. W przypadku pojazdów trakcyjnych, na których nie można wybrać niezależnie od siebie systemu zasilania z prądem i systemu zabezpieczający jazdy (PZB/SHP), przewoźnik musi na własną odpowiedzialność określić środki odbiegające od powyższego.	Die PZB – Fahrzeugeinrichtung muss so lange aktiv sein, wie eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nicht vorliegt. Erst mit Erteilen der Zustimmung zur Abfahrt darf von PZB auf SHP umgeschaltet werden. Bei Triebfahrzeugen, bei denen das Stromsystem und das Zugsicherungssystem nicht unabhängig voneinander ausgewählt werden können, sind vom EVU eigenverantwortlich Maßnahmen zur Erreichung des Schutzziels „Verhindern einer unzulässigen Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal in Richtung Polen“ festzulegen.	*
Na pojazdach trakcyjnych przybyłych z kierunku Polski i powracających do Polski, nie wyjeżdżających poza stację Oderbrücke, system SHP pozostaje stale aktywny.	Bei Triebfahrzeugen aus Richtung Polen und wieder nach Polen zurückkehren, die nicht über den Bahnhof Oderbrücke hinausfahren, bleibt das SHP-System ständig eingeschaltet.	
Fakt przełączenia urządzeń PZB na SHP maszynista pociągu zgłasza dyżurnemu ruchowi w następującymi słowami: „Oderbrücke, Zug nr ..... SHP eingeschaltet”	Der Triebfahrzeugführer muss nach Umschaltung auf SHP dies vor Abfahrt des Zuges dem Fahrdienstleiter Oderbrücke melden mit dem Wortlaut „Oderbrücke, Zug-Nr...SHP eingeschaltet“.	*
<b>Odstępstwa od reguły dla pociągów z postojem na przystanku w Słubicach.</b>	<b>Abweichende Regelung für Züge mit Halt am Hp Słubice</b>	
Przełączenie systemu z PZB na SHP pociągów z planowanym postojem na przystanku w Słubicach następuje podczas zatrzymania pociągów na przystanku osobowym w Słubicach.	Die Umschaltung von PZB auf SHP für Züge mit planmäßigem Halt am Hp Słubice erfolgt während des Haltens am Hp. Słubice.	

### **7.2.1.3. Wykonanie przełączenia za pomocą urządzeń technicznych infrastruktury**

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Frankfurt (Oder) Pbf - Rzepin nie jest wyposażony w żadne urządzenia techniczne umożliwiające dynamiczne przełączenie urządzeń oddziaływania.

Jeśli będzie przewidziane zabudowanie technicznych urządzeń umożliwiających takie przełączenie wówczas wymagane są szczegółowe uzgodnienia pomiędzy DB Netz AG a PKP PLK S.A.

### **7.2.1.4. Wykonanie manualnego przełączenia podczas jazdy**

Dla pociągów pozwalające dokonać manualnego przełączenia systemów podczas jazdy obowiązują następujące postanowienia:

Pociągi z kierunku Niemiec do Polski muszą przełączyć urządzenia od PZB na SHP od granicy prowadzenia ruchu - a przystankiem osobowym w Słubicach.

Pociągi z kierunku Polski do Niemiec muszą przełączyć urządzenia niezwłocznie po minięciu przystanku osobowego Słubice, a przed tarczami ostrzegawczymi Vf lub Vff stacji Oderbrücke. Fakt przełączenia urządzeń SHP na PZB maszynista pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu Oderbrücke w następującymi słowami: „Oderbrücke, Zug nr ..... PZB eingeschaltet”.

### **7.2.2. Przełączanie radiołącności pociągowej**

Przełączenia urządzeń na niemiecką łączność pociągową GSM-R należy dokonać w odpowiednim czasie pomiędzy wskaźnikiem „GSM-R - D“ ustawionym w km 476.200, a granicą prowadzenia ruchu, tak aby maszynista był dostępny dla dyżurnego ruchu Oderbrücke od granicy prowadzenia ruchu.

Przełączanie urządzeń na polską łączność pociągową na kanał radiołącności R7 następuje przy wskaźniku W28 ustawionym na wysokości semaforów wjazdowych F względnie FF znajdujących się na terenie Polski, a odnoszących się do stacji Oderbrücke tj. w km. 477,820.

### **7.2.1.3. Durchführung von durch die Infrastruktur technisch gestützten Transitionsverfahren**

Auf der Grenzbetriebsstrecke Frankfurt (Oder) Pbf - Rzepin sind durch die Infrastruktur technisch gestützte Komponenten für die fahrende/dynamische Transition nicht vorhanden.

Soweit ein technisches Transitionsverfahren zum Einsatz vorgesehen ist, bedarf dies jeweils einer besonderen Definition und Vereinbarung zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A.

### **7.2.1.4. Durchführung einer manuellen Transition während der Fahrt**

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

Bei Zugfahrten aus Richtung Deutschland ist die Umschaltung von PZB auf SHP-System ab der Grenze der Betriebsführung und vor Erreichen des Haltepunktes Słubice vorzunehmen.

Bei Zugfahrten in Richtung Deutschland ist die Umschaltung von SHP auf das PZB-System unmittelbar nach Passieren des Haltepunktes Słubice und vor Erreichen der Einfahrtssignale Vf oder Vff des Bahnhofs Oderbrücke vorzunehmen. Dem Fahrdienstleiter Oderbrücke ist das Umschalten mit dem Wortlaut „Oderbrücke, Zug-Nr...PZB eingeschaltet“ zu melden.

### **7.2.2. Transition der Zugfunksysteme**

Die Umschaltung in das deutsche GSM-R-Netz ist zwischen der GSM-R Funknetztafel - aufgestellt in km 476,200 und der Betriebsführungsgrenze vorzunehmen, so dass der Tf für den Fdl Oderbrücke ab der Betriebsführungsgrenze erreichbar ist.

Die Umschaltung in das polnische analoge Zugfunknetz - auf den Zugfunkkanal R 7 - erfolgt in Höhe der Einfahrtssignale F und FF des Bahnhofs Oderbrücke (auf polnischer Infrastruktur) an dem sonstigen Signal W 28 in km 477,82.

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

### 7.2.3. Przełączanie systemów zasilania trakcji elektrycznej

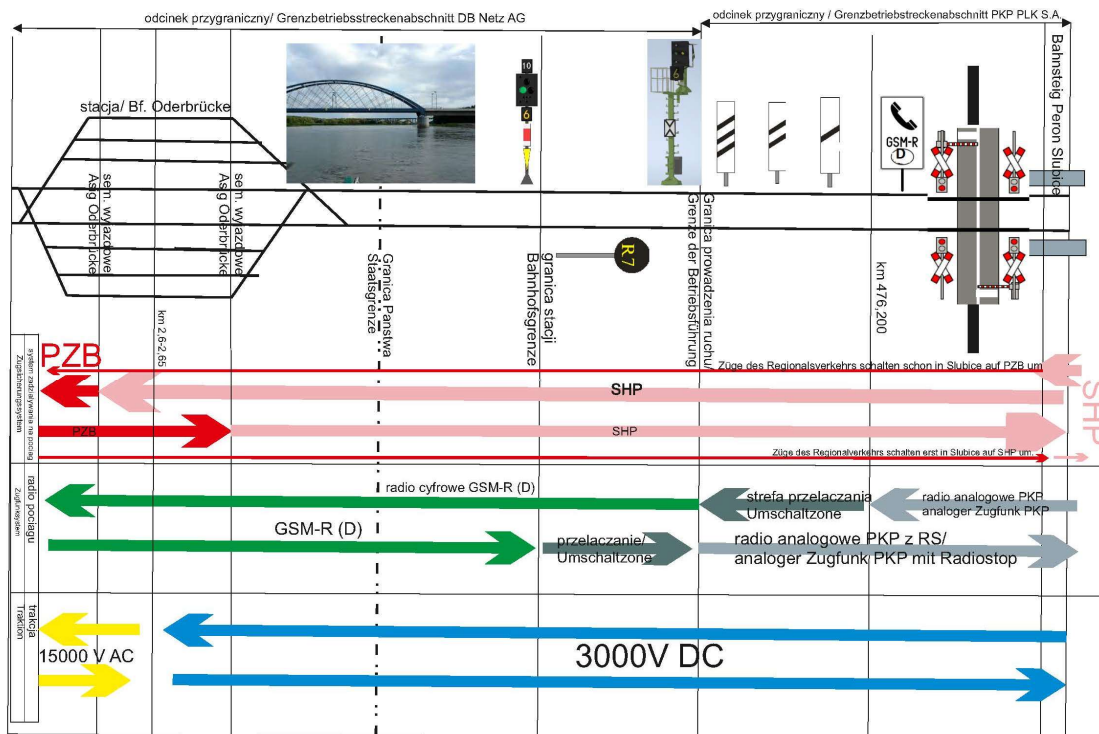
Miejsce zmiany systemów znajduje się na stacji Oderbrücke w podziale wzdłużnym sieci trakcyjnej w km 2,6 - 2,65 na każdym z torów.

Przejazd przez miejsce separacji systemów musi odbywać się przy opuszczonym pantografie. Miejsce jest osygnalizowane wskaźnikami EI 3, EI 4 oraz EI 5.

### 7.2.3. Transition der Oberleitungssysteme

Die Systemtrennstelle befindet sich im Bahnhof Oderbrücke in der Längstrennung der Oberleitung, km 2,6 - km 2,65, auf jedem der Gleise.

Die Systemtrennstelle muss mit gesenktem Stromabnehmer durchfahren werden. EL-Signale nach Ril 301 sind aufgestellt.



Transition der Systeme Zugfunk, Zugsicherung und Traktionsenergie am Übergang Oderbrücke-Rzepin  
schemat przełączania podsystemów radia, SHP/PZB oraz trakcji na przejściu Rzepin-Oderbrücke

ausgearbeitet: I.NB-O-N-CS-P Kai-Uwe Schiemenz  
+49 160 9745 4775 10.03.2021

(...)

(...)

### 8.6. Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej

#### 8.6.1. Opis urządzeń

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym jest przystosowany do obsługi pociągów przez elektryczne pojazdy trakcyjne.

Odcinek zarządzany przez PKP PLK S.A. jest zelektryfikowany w sieci trakcyjnej polskiej konstrukcji o napięciu 3000 V prądu stałego.

### 8.6. Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion

#### 8.6.1. Beschreibung der Anlagen

Die Grenzbetriebsstrecke ist für den Betrieb mit elektrischen Triebfahrzeugen ausgerüstet.

Der Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK ist mit Oberleitung der PKP PLK S.A. - polnischer Bauart (3-kV Gleichspannung) elektrifiziert.

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym należąca do DB Netz AG pomiędzy granicą utrzymania a miejscem zmiany systemu usytuowanego w stacji Oderbrücke jest zelektryfikowany w sieć trakcyjną - typu Re100 i zasilaną prądem stałym o napięciu 3000 V. Odcinek Oderbrücke -od miejsca zmiany systemu- do Frankfurtu (Oder) zelektryfikowany w sieć trakcyjną - typu Re100 i zasilaną 15 000 V prądem zmiennym o częstotliwości 16,7- Hz.

Miejsce zmiany systemów znajduje się na stacji Oderbrücke w podziale wzdłużnym sieci trakcyjnej w km 2,6 - 2,65 na każdym z torów.

(...)

### **8.6.6. Bezeichnung** **elektroenergetyczne**

Pod siecią trakcyjną zabrania się chodzenia po dachach jak również wysoko umieszczonych częściach pojazdów kolejowych i ładunków.

Prace na pojazdach kolejowych znajdujących się na torach zelektryfikowanych mogą być wykonywane tylko przy zachowaniu odstępów ochronnych 1,5 m od części znajdujących się pod napięciem.

Warunkiem koniecznym do zachowania wyżej wymienionych odległości ochronnych jest poinstruowanie pracowników o zagrożeniach związanych z siecią trakcyjną oraz zapobieganie wypadkom. W przypadku osób, które nie zostały poinstruowane w dziedzinie kolejowej według DIN VDE 0105-103, obowiązuje odległość ochronna 3,0 m.

### **Bezeichnung elektroenergetyczne przy przekroczeniu odstępów ochronnych od elementów sieci trakcyjnej**

W pobliżu dostępnych części sieci trakcyjnej i zasilającej należy zachować odstęp ochronny. Jeżeli ten odstęp ochronny nie może być zachowany należy tabor przestawić na tor bez sieci trakcyjnej.

(...)

Der Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB Netz AG ist zwischen der Instandhaltungsgrenze und der Systemtrennstelle im Bahnhof Oderbrücke mit Oberleitung der Bauart Re 100 der DB AG elektrifiziert und wird mit 3-kV Gleichspannung betrieben und der Abschnitt von der Systemtrennstelle bis Frankfurt (Oder) Pbf ist mit Oberleitung der DB AG - Bauart Re 100 elektrifiziert und wird mit 15-kV 16,7-Hz Einphasen-wechselspannung betrieben. Die Systemtrennstelle befindet sich im Bahnhof Oderbrücke in der Längstrennung der Oberleitung, km 2,6 - km 2,65, auf jedem Gleis.

(...)

### **8.6.6. Sicherheitsmaßnahmen**

Unter der Oberleitung dürfen Dächer sowie sonstige hochgelegene Teile der Fahrzeuge und das Ladegut nicht betreten werden.

Arbeiten an außen liegenden Teilen der Fahrzeuge dürfen unter der Oberleitung nur durchgeführt werden, wenn der Schutzabstand von 1,50 m zu unter Spannung stehenden Teilen nicht unterschritten wird.

Voraussetzung für die Einhaltung des o.g. Schutzabstandes ist, dass die Beschäftigten bzgl. der Gefahren durch den Bahnbetrieb (hierzu zählen auch die Gefahren aus der Fahrleitung und Rückstromführung) und deren Abwendung an der Arbeitsstelle bahntechnisch unterwiesen sind. Für nicht nach DIN VDE 0105-103 bahntechnisch unterwiesene Personen gilt ein Schutzabstand von 3,0 m zu unter Spannung stehenden Teilen.

### **Sicherungsmaßnahme beim Überschreiten des Schutzabstandes zur Oberleitung**

Wird es erforderlich, den Schutzabstand zu unterschreiten, sind die Wagen auszusetzen und in ein Gleis ohne Oberleitung umzusetzen.

(...)

## **9. Postanowienia końcowe**

### **9.1. Postanowienia ogólne**

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

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

(...)

## **9. Schlussbestimmungen**

### **9.1. allgemeine Regelungen**

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

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

(...)

### **9.3. Nadanie mocy prawnej**

„Miejscowe porozumienie graniczne między DB Netz AG Region Ost, Betrieb Netz Cottbus i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Rzepin - Frankfurt (Oder)“ wchodzi w życie dnia 15.01.2023 r.

Jednocześnie w tym dniu traci moc prawną „Miejscowe Porozumienie Graniczne między DB Netz AG Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Cottbus i PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Rzepin - Frankfurt (Oder)“ z dnia 01.04. 2014r., a treść Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008. nie stosuje się na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym regulowanym niniejszym MPG.

(...)

### **9.3. Inkraftsetzung**

Die „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB Netz AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych in Zielona Góra für die Grenzbetriebsstrecke Frankfurt (Oder) - Rzepin“ tritt am 15.01.2023 in Kraft.

Mit diesem Tage endet die Gültigkeit der „Örtliche Grenzvereinbarung zwischen der PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze und der DB Netz AG, Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Cottbus für den Grenzübergang Frankfurt (Oder) - Kunowice“ vom 01.04.2014 und die Regeln der allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖGV aufgeführten Grenzbetriebsstrecke nicht angewendet.

## 10. Załączniki

### 10.1. Wzory druków i określenia uzupełniające

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

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

[https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/6958782/f1d9f5d92e8d0f33d7f00cbe50e05043/302\\_2000v01-data.pdf](https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/6958782/f1d9f5d92e8d0f33d7f00cbe50e05043/302_2000v01-data.pdf)

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

[https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/6958784/04e83b2dff87fe0644c3d8491fec7054/302\\_2000v02-data.pdf](https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/6958784/04e83b2dff87fe0644c3d8491fec7054/302_2000v02-data.pdf)

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

[https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/6958786/cc325fef594c626e5e161a4f199fa485/302\\_2000v03-data.pdf](https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/6958786/cc325fef594c626e5e161a4f199fa485/302_2000v03-data.pdf)

## 10. Anhänge

### 10.1. Vordrucke und ergänzende Bestimmungen

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

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

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

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





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

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

35	Wweichen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zaleźności semaforów od zwrotnic	40 km/h 40 km/h
36	Wweiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Zwrotnica 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 przekroczenia skrajnia	10 km/h 10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schweißwagen Ograniczone nośności budowli inżynierskich dla przesyłek nadwyżkowych	) )
42	Spitzensignal unvollständig Sygnali z czoła 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	angeordnete Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nakaz zmniejszenia dopuszczalnej maksymalnej prędkości	) )
81	fehlende Bremsunterstützung Brak wymaganego procentu masy hamującej	) )
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 zwrotnicowym za semaforem, jeżeli semafor zezwala na jazdę z ograniczoną prędkością.	) )

) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben  
) Różne wskazania dotyczące prędkości

Aktualisierung 7 gültig ab 12.12.2021 /  
Zmiana 7 ważna od 12.12.2021

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

Grund Nr. Przyczyna	Anlass für Befehl 12 Przyczyna rozkazu w działaniu	Auftrag im Befehl 12 Sollbefehl 2) Polecenie do rozkazu 12, kolumna 1 lub 2
<b>Gleisabiegung, Zugfolge / zajętość torów, następstwo pociągów</b>		
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 Pojazdy na torze zankniętych	auf Sicht na widoczność
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis Wjazd na tor zakończony kołdem oporowym	30 km/h 30 km/h
5	Eintritt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis Wjazd na tor częściowo zajęty lub na tor, który jest tylko częściowo przejezdny lub na tor krótki zakończony kołdem oporowym	20 km/h 20 km/h
6	Kein Durchschweg Brak drogi ochotnej	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	Spurrillen nicht vom 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	Unbefahrbares Gleis im gesperrten Gleis Miejsce nieprzejezdne na zankniętych torze	auf Sicht na widoczność
22	Zustand nach Bauarbeiten Stan po robotach	) )
23	Bleibt offen Pozostaje wolne	) )
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La oder WOS Niższa prędkość w stosunku do WOS lub La	) )
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis Pracownicy na zankniętych torze	20 km/h u. auf Sicht 20km/h i na widoczność
<b>Mängel an Bahnanlagen / Uszkerki elementów infrastruktury kolejowej</b>		
30	Mängel am Oberbau Zły stan nawierzchni	) )
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im Nachbargleis) Podziwienie uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdbeben, Sturmrisiko usw.) Podziwienie uszkodzeń na skutek zwich warunków atmosferycznych (usuwisko, wyrobki itp.)	auf Sicht na widoczność
33	Bleibt offen Pozostaje wolne	) )
34	PZB-Streckeneinrichtungen gestört Torowe urządzenia PZB uszkodzone	50 km/h 50 km/h

302.2000V01

RBS, Teil A, AGS / Vordruck gemeinsame schriftliche Befehle G1-14 d/pl /  
PRG, Część A OPG, wspólnie pisemne rozkazy G1-14 pl/d

10.1.2. Rozkazy G14.1-14.35 pl/d (strona  
przednia bez tylnej)

10.1.2. Befehle G14.1 – 14.35 d/pl  
(Vorderseite)

<b>Befehle G</b> 14.1 - 14.35 Rozkazy G 14.1 - 14.35	Triebfahrzeugführer maszynista pojazdu trakcyjnego Zug - Sperrfahrt Pociąg - jazda po torze zamkniętym - popychacz do pociągu - Schiebtriebfahrzeug für Zug - jazda manewrowa	Vordruck Druk	von z
14.1 - 14.35	in Fahrplankategorie - Gleis: Miejsce: po torze prawym - po torze lewym (km/Signal/Wiesche) (km/senalforn/rozjazd) (Gleis-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle (ort, postawienie / od postawienia 30 postawienia))		
14.1 Rangieren im BF Manewry na stacji	auf Einfahrtales über signal Ra 1000 S/ hinaus bis Uhr steht.		
14.2 Sie fahren in ein - besonders kurzes - Stumpfgleis Wjazd na tor - krótki	na torze wjazdowym hinaus bis Uhr steht.		
14.3 Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einfahrtweg. Wjazd ze skróconą drogą przebiegu.	hinaus bis Uhr steht.		
14.4 Halten Sie an vor - gestorem - Einfahrt vor - senalforn wjazdowym / senalfornem / Zwischenstange / Blocksignal / / Sperrsignal / Signal Sh 2D 1 - / larczą zaporową / sygnałem Sh 2D 1 - des BF / der Abzw / der Ust - na stacji/ podje/ podje - pomimo wyświetlonego sygnału zezwalającego na jazdę.	/ Blocksignal / / senalfornem wjazdowym / senalfornem drogowym / senalfornem odstępowym / / Signal Sh 2D 1 - / larczą zaporową / sygnałem Sh 2D 1 - des BF / der Abzw / der Ust - auch bei Fahrtstellung. pomimo wyświetlonego sygnału zezwalającego na jazdę.		
14.5 Fahren Sie bis zur feststehenden ETCS-Blockstelle Jazda aż do ustalonego miejsca ETCS-podje mit höchstens der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit und halten dort auch bei ETCS-Fahrerlaubnis an. z maksymalnie rozkadową predkością i zatrzymanie, także pomimo zezwolenia udzielonego w ETCS.	(km, besonderer Halteplatz / km, szczególne miejsce zatrzymania)		
14.6 Bleiben Sie halten. Kontynuować postój			
Übermittlungscodes Kod identyfikacji rozkazu			
	(Ort) (miejsc)	(Uhr) (godz.)	(Minuten) (min.)
	(Datum) (data)	erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) otrymal (nazwisko - maszynista)	
	(Fahrerstellernummer) (duszurny ruch)	Zugfunk/ radiem	andere inne
	bei fernmündlicher Übermittlung przy przekazaniu telefonicznym		
Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer an Kreuzen ankreuzen wyznaczyć w polu przed numerem			
<input checked="" type="checkbox"/> Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im angekreuzten Teil des Befehls schon durchstreichen. Traci nie obowiązującą w nagłówku rozkazu należy skreślić ukośnie			

Aktualisierung 7 gültig ab 12.12.2021 /  
Zmiana 7 ważna od 12.12.2021

302.2000/02

302.2000/02  
REG. Teil A AGV: Vordruck gemeinsame schriftliche Befehle G14.1-14.35 d/pl /  
PRG. Część A OPG: druk wspólnie pisemne rozkazy G 14.1-14.35 pl/d

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

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

<b>W10</b>	Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer im BF Jazda z opuszczonym pantografem na stacji	von - km - bis - km - EiW/e-Signale Wskazniki dla trakcji elektrycznej	- fahren, - sind nicht aufgestellt, - nie ustawione.
<b>W11</b>	Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer zwischen Jazda z opuszczonym pantografem między a posturunkiem zapowiadawczym und Zmst Posturunkiem zapowiadawczym	von - km - od - km - EiW/e-Signale Wskazniki dla trakcji elektrycznej	- fahren, - sind nicht aufgestellt, - nie ustawione.
<b>W12</b>	Wskaznik dla trakcji elektrycznej	Przebieg jazdy elektrycznej	- bis - km - - do - km -
<b>W13</b>	Übersicht La, Strecke Nr.	Eintrag lfd. Nr.	- ist gültig - ist ungültig - - wazny - nie wazny.
<b>W14</b>	Unwinkelskizze (UT) für Bahnübergang in km	Obwazky urazadenie univiazniacice (UT) dia vltazania zabezpezenia prazejzdu	bedienen, w km
<b>W15</b>	Baunarbeiten, in km	Roboty w km	
<b>W16</b>	Achtung, Sturmwarnung! Fahren Sie zwischen Betriebsstelle und Betriebsstelle	Uwaga, ostrzezenie przed burza! Jazda między posturunkiem ruchu	mit höchstens 80 km/h. z maksymalną prędkością 80 km/h.
<b>W17</b>	Befehl 2 wird ungültig, wenn Führungsgrößen wieder angezeigt werden.	Rozkaz nr. 2 przestaje obowaztywac, gdy ponownie przesyłane są dane do systemu	

Sie müssen nicht Zübenfahrschritte machen oder im Jazdastrassen Teil der Strecke betriebsstellenföhrlich fahren.  
Nie trzeba zaliczyc krokow przebiegow jazdy na wyznaczonych odcinkach linii.  
X

Aktualisierung 7 gültig ab 12.12.2021 /  
Zmiana 7 wazna od 12.12.2021

	Vordruck druk	W
<b>W1</b>	Sie fahren - wegen liegengebliebenen Zuges Nr. Jazda z opuszczonym pantografem na stacji	- bis km - do km
<b>W2</b>	Sie müssen zwischen Zmst und Zmst a pzap	
<b>W3</b>	Geben Sie an nicht mit Pfeilafel gekennzeichneten Bahnübergängen ohne technische Sicherung wie bei unsichigen Wetter, Signal Zo 1/Rp 1, und Zmst	
<b>W4</b>	Sie dürfen zurücksetzen - bis km der Betriebsstelle	
<b>W5</b>	- Das Einfahrtsignal - Das Ausfahrtsignal - Das Zwischensignal - Das Blocksignal	
<b>W6</b>	- das Blocksignal als - das Blocksignal als	
<b>W7</b>	- das Blocksignal als - das Blocksignal als	
<b>W8</b>	- das Blocksignal als - das Blocksignal als	
<b>W9</b>	- das Blocksignal als - das Blocksignal als	

302.2000/03

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

(...)