

<b>Signalordnung, Bahnbetrieb international</b>	<b>Grenzüberschreitende Bahnstrecken</b>
<b>Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS)</b>	<b>302.2207Z01</b>
<b>Horka Gbf - Węglińiec; Auszug für EVU</b>	<b>Seite I</b>

## 1 Geschäftsführung

Mit der Örtlich zuständigen Geschäftsführung für die Richtlinie 302.2207Z01 wurde beauftragt:

DB Netz AG  
Betrieb Netz Dresden  
Schweizer Straße 3 b  
01069 Dresden

Die Richtlinie 302.2207Z01 beinhaltet die Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS), Teil A Allgemeine Grenzvereinbarung und Teil B Örtliche Grenzvereinbarung zwischen der DB Netz AG und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

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

*siehe folgende Seiten*

# Vorblatt

mit Erläuterungen zu den Dateibestandteilen

## Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV) [Auszug für die EVU]

Aktualisierung 7 ab 12.12.2021

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

## Örtliche Grenzvereinbarung (ÖGV) [Auszug für die EVU] **Horka Gbf - Węgliniec**

Aktualisierung 4 ab 16.05.2021

Blatt 33 – 62 der Datei (Seiten 1 – 30 der ÖGV)

zusammen:

Richtlinie 302.2007Z01

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze  
(RfBS) [EIU-interne vollständige Ausgabe]

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

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

DB Netz AG

und der

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

(nachfolgend auch Vertragspartner genannt)

**für die Grenzbetriebsstrecken    Löcknitz - Szczecin Główny**

**Tantow - Szczecin Główny**

**Küstrin/Kietz - Kostrzyn**

**Frankfurt (Oder) - Rzepin**

**Guben - Gubin**

**Forst (Lausitz) - Tuplice**

**Horka Gbf – Węglińiec**

**Görlitz – Zgorzelec**

Aktualisierung 7 - gültig ab 12.12.2021

**Geschäftsführende Stellen**

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

**Fachautor**

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

### **Anwender**

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

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

**Nachweis der Aktualisierungen**

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

\*

## Inhaltsverzeichnis

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

## **1 Allgemeine Bestimmungen**

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

Darauf aufbauend kann die AGV für die Grenzbetriebsstrecken bzw. für die Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre Abweichungen und Ergänzungen zulassen. \*

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

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

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

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

### **1.2 Begriffsbestimmungen**

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

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

**Grenze der Betriebsführung** ist die festgelegte Grenze, bis zu der das betriebliche Regelwerk des jeweiligen EIU gilt. Die Überleitung aus dem betrieblichen Regelwerk des einen EIU zu dem des anderen EIU vereinbaren die EIU in der AGV und den ÖGV bzw. ÖVED. Die genaue Grenze der Betriebsführung wird in der ÖGV bzw. der ÖVED festgelegt.



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

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

\* **Gefährliches Ereignis:** Schwere Unfälle, Unfälle und Störungen gemäß § 3  
\* der Richtlinie (EU) 2016/798 vom 11.Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit  
\* werden in diesem Vertrag in den polnischen Wortlauten als Ereignis und in  
\* den deutschen Wortlauten als gefährliches Ereignis zusammengefasst.

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

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

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

\*

### 1.3 Geltungsbereich

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

\*

### **1.5 Inkraftsetzung**

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

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

za/für die PKP PLK SA

podp. Jerzy Michniowski

podp. Waldemar Bujnowski

Frankfurt am Main / Warszawa,  
den 12.11.2008

za/für die DB Netz AG

gez. Dr. Brandau

gez. Dr. Recknagel

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

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

za/für die PKP PLK SA

Warszawa, dnia 16.11.2021

podp. Jerzy Michniowski

podp. Waldemar Bujnowski

za/für die DB Netz AG

Frankfurt am Main, den 16.11.2021 \*

i.V. gez. Menne \*

Dirk Menne \*

i.A. gez. Stumm \*

Sebald Stumm \*

## 2 Züge fahren

### 2.1 Zugangsbedingungen zum Netz

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

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

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


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

#### **Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB Netz AG**

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

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

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

internationale Buchstabiertafel	
Richtlinie Wytuczna	
internationale Buchstabiertafel Międzynarodowy alfabet fonetyczny	Auszug aus Wyciąg z 481.0205A02
<b>International międzynarodowe</b>	
A	Alpha
B	Bravo
C	Charlie
D	Delta
E	Echo
F	Foxtrott
G	Golf
H	Hotel
I	India
J	Juliet
K	Kilo
L	Lima
M	Mike
N	November
O	Oscar
P	Papa
Q	Quebec
R	Romeo
S	Sierra
T	Tango
U	Uniform
V	Victor
W	Whiskey
X	X-Ray
Y	Yankee
Z	Zulu

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

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

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

### **Sonstige Bestimmungen**

In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen

- \* - die Fahrplanunterlagen für die Grenzbetriebsstrecke,
- \* - die La der DB Netz AG – Ausgabe Bereich Ost bzw. Südost, auch im Bereich der PKP PLK S.A., und
- die Angaben für das Streckenbuch im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG,
- die zweisprachigen Befehlsvordrucke Befehl G entsprechend Abschn. 3.2.1
- Dodatek 2 zum Fahrplan (WOS) der zuständigen Zakład Linii Kolejowych mitgeführt werden.

### **Fahrplan - allgemeine Bedingungen**

- \* Die EVU beantragen die Trassen gemäß den Bestimmungen der NBN der
- \* DB Netz AG für den Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG und der
- \* „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. für den Bereich der Betriebsführung der
- \* PKP PLK S.A.

- \* Die PKP PLK S.A. macht dem bei ihr trassenbestellendem EVU für die Fahr-
- \* planunterlagen die Grenzbetriebsstrecke zugänglich.

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

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

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

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

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

## **2.2 Netzfahrplan**

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

Änderungen und Ergänzungen zum Netzfahrplan werden gesondert vereinbart.

### **2.3 Gelegenheitsverkehr**

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

### **2.5 Außergewöhnliche Sendungen**

1. Der Transport erfolgt auf der Grundlage der UIC-Merkblätter 502-1 (V) und 596 (V) für den Kombinierten Ladungsverkehr sowie der nationalen Gesetze und Richtlinien.

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

Ein EVU mit Zugang zum Schienennetz der PKP PLK S.A. stellt einen Zustimmungsantrag für eine außergewöhnliche Sendung gemäß den Anforderungen der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. stellen.

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

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

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

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

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

Der Transport darf nur mit den im Netzfahrplan und Gelegenheitsverkehr festgelegten Zügen und an den vereinbarten Tagen erfolgen. Hat ein Transport, der für die Einzelbeförderung vorgesehen war, den vereinbarten Zug nicht erreicht, ist die Beförderung neu zu vereinbaren.

5. Wenn eine Prüfung der außergewöhnlichen Sendung durch eine Kommission vor der Übernahme in den Bereich der Infrastruktur der PKP PLK S.A. erfolgen soll, ist das Protokoll der Übernahme durch das übernehmende EVU an die zuständige Ekspozytura Centrum

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

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

In den ÖGV können hierzu Regelungen vereinbart werden.

### 3. Betriebsvorschriften

Lfd. Nr.	Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf Ril der DB Netz AG
3	Zu Ir-1 § 23 Abs. 7, 8 und 9	<p><b>Aufträge und Meldungen</b></p> <p>Züge sind in Aufträgen und Meldungen bei Nutzung der deutschen Sprache mit dem Wort „Zug“ und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Zug“ ist bei Sperrfahrten durch das Wort „Sperrfahrt“ zu ersetzen.</p> <p>Züge sind in Aufträgen und Meldungen bei Nutzung der polnischen Sprache mit dem Wort „Pociąg“ und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Pociąg“ ist bei Sperrfahrten durch die Worte „po torze zamkniętym“ zu ergänzen.</p>	Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn.1
4	Zu Ir-1 § 24 Abs. 13 und zu § 37, Abs. 7, Pkt.6 und § 14 Abs. 8 und § 28 Abs. 2; Ir-16 § 17	<p><b>Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern</b></p> <p>Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) melden den Disponenten der Außenstellen der Betriebsleitungen der PKP PLK S.A. vor Grenzübertritt in Richtung Polen mittels E-Mail (siehe Vordruck 3.2.3) Züge vor, die gefährliche Güter entsprechend den Richtlinien des RID befördern.</p> <p>Die Außenstellen der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. übermitteln dem eigenen Fahrdienstleiter diese Information über das Verkehren eines Zuges mit Gefahrgut.</p>	
6	Zu Ir-1 § 16 Abs. 3	<p><b>Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren</b></p> <p>Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist auf den Grenzbetriebsstrecken und den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre nicht erlaubt.</p>	Zu 408.2301 Abschn. 1
7	Zu Ir-1 § 62, Abs. 5	<p><b>Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus</b></p> <p>Ist im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. die Fahrtstellung nicht feststellbar oder kann in den Bereichen der Betriebsführung der PKP PLK S.A. und der DB Netz AG das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden, muss der Fahrdienstleiter die Zustimmung durch Befehl G, Nr. 2 erteilen.</p>	Zu 408.0331 Abschn. 3 Abs. 3 und zu 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3



Lfd. Nr.	Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf Ril der DB Netz AG
8	Zu Ir-1 § 58	<p><b>Schriftliche Befehle, besondere Form</b></p> <p>Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf den Grenzbetriebsstrecken bzw. auf den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre erteilen Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten mit den zweisprachigen Befehlsvordrucke G 1-14 und G 14.1-14.35, gemäß Abschn. 3.2.1.</p> <p>Auf einem Vordruck dürfen mehrere Befehle erteilt werden, wenn diese vom Triebfahrzeugführer in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausgeführt werden können; ansonsten müssen die Befehle auf mehreren Vordrucken erteilt werden.</p> <p>Diese Vordrucke müssen stets fortlaufend nummeriert werden (z.B. Vordruck 1 von 3 Vordrucken, Vordruck 2 von 3 Vordrucken, Vordruck 3 von 3 Vordrucken) und in dieser Reihenfolge dem Triebfahrzeugführer übermittelt werden. Bei Aushändigung unterschreibt der Triebfahrzeugführer nur auf dem letzten Vordruck.</p> <p>Die Gründe für einen Befehl G Nr. 12 sind auf der Rückseite des Befehls G 1-14 zu finden. Zusätzlich wurden die Gründe 80 - 83 für den Grenzbetrieb in den Befehl G 1-14 aufgenommen.</p> <p>Zum Erteilen des Befehls G Nr. 14 verwendet der Fdl in der Regel die zweisprachigen Wortlaute auf dem Vordruck „Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14/Załącznik językowy do rozkazu G 14“.</p> <p>Auf einem Vordruck „Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14“ dürfen mehrere Befehle erteilt werden, wenn diese vom Triebfahrzeugführer in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausgeführt werden können; andernfalls müssen mehrere Vordrucke verwendet werden. Die Vordrucke werden immer im Feld Vordruck/druk ... W im Befehl G 14 und im Kopf des Wortlautbeiblattes zum Befehl G 14 gleichlautend nummeriert. Die Wortlautbeiblätter folgen unmittelbar im Anschluss an den Vordruck mit dem Befehl G 14, der darauf verweist. Bei einem Befehl für einen anderen Zug kann die Nummerierung wieder mit 1 W beginnen.</p> <p>Muss ausnahmsweise ein anderer Wortlaut verwendet werden, ist der Eintrag „siehe Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14 (eigenes Blatt) /patrz Załącznik językowy do rozkazu G 14 (osobna kartka)“ zu streichen und der andere Wortlaut in den Befehl G 14 zweisprachig einzutragen.</p> <p>Die zweisprachigen Befehle G 14.1-G 14.35 (Vordruck Befehle G 14.1-14.35) werden bei Gebrauch auf der Grenzbetriebsstrecke bzw. bei den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre als eigenständige Befehle behandelt.</p> <p>Da der zweisprachigen Befehl G 14.1- G 14.35 auf einem eigenen Vordruck dargestellt wird, kann er dem an Triebfahrzeugführer ausgehändigt werden.</p>	Zu 408.0411 und zu 408.2411

\*  
\*

\*



Lfd. Nr.	Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf Ril der DB Netz AG
* 26	Zu Ir-1 § 54 Abs. 7	<b>Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis</b> Wenn der Auftrag zur Fahrt ins Gegengleis nicht signalisiert werden kann, darf der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis mit dem Befehl G Nr. 4 erteilen.	Zu 408.0463 Abschn. 10 und zu 408.2463 Abschn. 1
* 27		(gestrichen)	
37	Zu Ir-1 § 55 Abs. 10	<b>Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten</b> Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf Grenzbetriebsstrecken bzw. Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre beträgt:  für gezogene Sperrfahrten 50 km/h,  für geschobene Sperrfahrten 30 km/h, jedoch bei Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung 20 km/h,  die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt richtet sich nach der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs.	Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481 Abschn. 7
38a	Zu Ir-1 § 55 Abs. 6, 7	<b>Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt</b> Bei Halt einer Sperrfahrt auf freier Strecke muss der Tf den Fdl, der die Sperrfahrt abgelassen hat, sobald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt verständigen. Der Fdl muss sofort die Beteiligten von der Rück- oder Weiterfahrt benachrichtigen und der Rück- oder Weiterfahrt zustimmen.	Zu 408.0481
38b	Zu Ir-1 § 55	<b>Sperrfahrt beenden</b> Wenn eine Sperrfahrt auf einem Bahnhof endet, muss der Tf dem Fdl die Ankunft aller Fahrzeuge melden. <sup>39</sup>	Zu 408.0481



Lfd. Nr.	Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf Ril der DB Netz AG
* * * .	46 Zu Ir-1 § 32	<b>Auf Sicht fahren</b> Das Fahren auf Sicht kann auch mit Befehl G Nr. 12 angeordnet werden.  Wenn ein Triebfahrzeugführer auf Sicht fahren muss, darf er nach den Sichtverhältnissen nur so schnell fahren, dass er den Zug vor einem Fahrhindernis oder Haltsignal sicher anhalten kann.  Sie dürfen höchstens mit 20 km/h fahren.	Zu 408.2561 Abschnitt. 1
* * * * *	47 Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Punkt 2 Buchst. k	<b>Verminderter Reibwert</b> Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen.  Außerdem muss der Fahrdienstleiter den Fdl der benachbarten Betriebsstelle verständigen. Dazu ist der Wortlaut nach Pkt. 3.1 „Bestimmungen für die Durchführung der Zugmeldungen und anderer Meldungen im Bahnbetrieb zwischen den benachbarten Zugmeldestellen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A.“, Ziffer 41 zu nutzen.  Die Triebfahrzeugführer haben während der Fahrt das Bremsverhalten des Zuges zu prüfen und das Ergebnis dem Fahrdienstleiter zu melden. Haben die Triebfahrzeugführer festgestellt, dass keine Bremsverlängerungen mehr auftreten, ist auf die Unterrichtung weiterer Züge zu verzichten.	Zu 408.0561 und 408.2561 Abschnitt. 2 Abs. 2
* * * *	48	<b>Liegegebliebener Zug auf der freien Strecke</b> Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegegebliebenen Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren.	Zu 408.2571 Abschnitt. 3 und 5
*	49 Zu Ir-1 § 70 Abs. 1-5	<b>Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen</b> Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten.  Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann. 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden.  Der Triebfahrzeugführer muss das Ende des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des zurückgesetzten Zuges dem Fahrdienstleiter melden.	Zu 408.0572 Abschnitt. 4-6  Zu 408.2572 Abschnitt. 2
	50a Zu Ir-1 § 65 Abs. und § 69, und le-1 § 2 Abs. 14 und § 15 Abs. 1 Punkt 1 und 2	<b>Nothaltauftrag geben bei drohender Gefahr</b> Bei drohender Gefahr, die durch Anhalten von Zügen abgewendet oder gemindert werden kann, ist der Nothaltauftrag nach den Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers zu geben, dessen Infrastruktur befahren wird.	Zu 408.2581 Abschnitt. 3



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

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

\* gemeinsame schriftliche Befehle G1-14 d/pl  
[Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB Netz AG als Vordruck 302.2000V01)]

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

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





\*

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

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

) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben  
) Różne wskazania dotyczące prędkości

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

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

302.2200V01

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

Aktualisierung 7 gültig ab 12.12.2021 / Zmiana 7 ważna od 12.12.2021



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

**bleibt frei**



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

**bleibt frei**

**3.2.2. Wykaz skrótów****3.2.2 Abkürzungsverzeichnis**

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

Pojęcie polskie	Skrót polski	Begriff deutsch	Abkürzung deutsch
Begriff polnisch	Abkürzung polnisch	Pojęcie niemieckie	Skrót niemiecki
rozjazd	R	Weiche	W
semafor drogowskazowy	Sdr.	Zwischensignal	Zsig
semafor odstępowy	Sods.	Blocksignal	Bksig
semafor wjazdowy	Swj.	Einfahrsignal	Esig
semafor wyjazdowy	Swy.	Ausfahrsignal	Asig
stacja		Bahnhof	Bf
stacja towarowa		Güterbahnhof	Gbf
sygnał zaporowy	Z	Sperrsignal	Sperssig
sygnał zastępczy	Sz	Ersatzsignal	-
wagon	wag.	Wagen	Wg
wykaz ostrzeżeń stałych (WOS)	Dod. 2	Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS)	Dod. 2
wykaz tymczasowych ograniczeń prędkości i innych szczegółów	La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten	La
wykolejnica	Wk	Gleissperre	Gs
Regulamin sieci DB Netz AG	NBN	Nutzungsbedingungen Netz der DB Netz AG	NBN

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

Für Züge auf der / dla pociągów na

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

\*) Nichtzutreffendes streichen  
\*) niepotrzebne skreślić

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

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

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





## Richtlinie

<b>Signalordnung, Bahnbetrieb international</b>	<b>Grenzüberschreitende Bahnstrecken</b>
<b>Örtliche Grenzvereinbarung Horka Gbf - Węgliniec, Auszug für EVU</b>	<b>302.2207Z01</b>
	<b>Seite 1</b>

Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS), Teil B Örtliche Grenzvereinbarung (ÖGV) zwischen der

- \* DB Netz AG, Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost
- \* sowie Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost

und der

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.)  
Zakład Linii Kolejowych in Wrocław

### **für die Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf – Węgliniec**

- \* Aktualisierung 4 - Gültig ab 16.05.2021

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

**\* Vertragspartner**

	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	DB Netz AG
*	Zakład Linii Kolejowych	Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitäts-
*	we Wrocławiu	management Südost
*		sowie
*		Anlagen- und Instandhaltungsmanagement
*		Südost
*	ul. Joannitów 13	Brandenburger Str. 1
*	50-525 Wrocław	04103 Leipzig
	POLEN	DEUTSCHLAND

**\* Örtlich zuständige Geschäftsführung**

	<b>polnischsprachige Ausgabe</b>	<b>deutschsprachige Ausgabe</b>
*	Paweł Strzemżalski	Antje Burkhardt
*	Telefon +48 71 717 4315	+49 351 461-8787
*	E-Mail pawel.strzemzalski@plk-sa.pl	antje.burkhardt@deutschebahn.com

**Zielgruppe (Anwender)**

- Die RfBS, Teil B, ÖGV Horka Gbf - Wępliniec sind \*
- Mitarbeitern, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen, \*
- Mitarbeitern, die Instandhaltung durchführen, \*
- Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne, Sicherungspläne oder Betra aufstellen, \*
- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahn- betrieb und im Bereich der Instandhaltung, \*
- Ausbildern im Bahnbetrieb, \*
- zugänglich zu machen. \*

**Inhaltsverzeichnis**

	Abkürzungsverzeichnis	Seite 6
	Nachweis der Aktualisierungen	Seite 8
	Vorbemerkungen	Seite 9
1	Geltungsbereich	Seite 10
2	Begriffsbestimmungen	Seite 11
3	Fahren von Zügen	Seite 13
* 3.1	Streckenöffnungszeiten der Grenzbetriebsstrecke	Seite 13
	(...)	
4	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen	Seite 14
4.1	Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke	Seite 14
	(...)	
6	Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB Netz AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen	Seite 19
6.1	Betriebsvorschriften	Seite 19
6.2	Besondere örtliche Regelungen für Mitarbeiter der EVU; die am Eisenbahngrenzbetrieb beteiligt sind	Seite 21
6.2.1	Vorgaben der Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen (PZB - SHP)	Seite 21
6.2.2	Betriebliche Vorgaben zur Transition	Seite 21
* 6.2.2.1	Regeln für die Transition bei Umschaltung der Zugbeeinflussung fahrend mit Class B-Balisen	Seite 21
* 6.2.2.2	Regeln für die Transition bei Umschaltung der Zugbeeinflussung im Stand	Seite 24
6.2.3	Auf der Grenzbetriebsstrecke anzuwendende Sprache	Seite 26
6.2.4	Sonstiges	Seite 26
	(...)	
8	Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion	Seite 28
9	Inkraftsetzung	Seite 29

### Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft	
AGV	Allgemeine Grenzvereinbarung	
Az	Achszähler	
Betra	Betriebs- und Bauanweisung	
Bf	Bahnhof	
BZ	Betriebszentrale	*
BZA	Betrieb Zugförderung außergewöhnlich (Aktenzeichen für die Beförderung von Gegenständen und Fahrzeugen außergewöhnlicher Art)	
bzw.	beziehungsweise	
d	deutsch, Deutschland	
DB	Deutsche Bahn	
dSAT	Detekcja stanów awaryjnych taboru (Ortung von Störungszuständen der Fahrzeuge)	
EBA	Eisenbahn-Bundesamt	
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	
ERTMS/ETCS	European Rail Traffic Management System (System für das Management und die Steuerung des Eisenbahnverkehrs) / European Train Control System (Zugbeeinflussungssystem)	
ESTW	Elektronisches Stellwerk	
EVC	European Vital Computer (ETCS-Bordcomputer)	
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	
Fdl	Fahrdienstleiter	
Gbf	Güterbahnhof	
ggf.	gegebenenfalls	
GSM-R	Global System for Mobile Communications - Railway (Mobilfunksystem, das auf dem weltweiten Funkstandard GSM aufbaut und für die Eisenbahn angepasst wurde)	
HET	Hilfseinschalttaste	
hz	Hertz	
km	Kilometer	
kV	Kilovolt	
La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und andere Besonderheiten	*
Lü	Lademaßüberschreitung	
m	Meter	

MPG	Miejscowe Porozumienie Graniczne (Örtliche Grenzvereinbarung)
Nr.	Nummer
ÖGV	Örtliche Grenzvereinbarung
özF	örtlich zuständiger Fahrdienstleiter
Pbf	Personenbahnhof
pl	polnisch, Polen
PKP	(Polskie Koleje Państwowe) Polnische Staatsbahnen
PLK	(PKP Polskie Linie Kolejowe) Polnische Bahnlinien
PNZ	Zgoda na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej (Zustimmung zu einer außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr)
PRG	Uregulowań w zakresie prowadzenia ruchu przez granicę państwową (Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze)
PZB	Punkförmige Zugbeeinflussung
* RfBS	Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze
Ril	Richtlinie
S.A.	(Spółka Akcyjna) Aktiengesellschaft
SHP	samoczynne hamowanie pociągu = Selbsttätige Zugbremsung
* STM	Specific Transmission Module (länderspezifisches Übertragungsmodul der Class B-Zugbeeinflussung)
TEN	Trans-European Networks (Transeuropäische Netze)
Tf	Triebfahrzeugführer
Tfz	Triebfahrzeug
UIC	Union internationale des chemins de fer (Internationaler Eisenbahnverband)
* usw.	und so weiter
Üst	Überleitstelle
UZ	Unterzentrale
VzG	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten
WOS	Wykaz ostrzeżeń stałych (Verzeichnis ständiger Vorsichtsstellen)
z.B.	zum Beispiel

bleibt frei



**Nachweis der Aktualisierungen**

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Berichtigung eingearbeitet	
			am	durch
1	Inbetriebnahme Oberleitungsanlage der DB Netz AG	07.09.2018		
2	temporäre Anpassungen der Betriebsführung	29.10.2018		
3	Umschaltung der Zugbeeinflussung mit Class B-Balisen	05.05.2019		
* * * * *	4 Anpassung an Aktualisierung 6 zur AGV und das aktuelle Regelwerk, Sprachregelung, Transition der Zugbeeinflussung	16.05.2021		

### Vorbemerkungen

- (1) Grundsätzlich gelten für den grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb die Rechtsvorschriften des Staates und das Regelwerk des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) dessen Infrastruktur genutzt wird. Darauf aufbauend können die „Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze“ (RfBS), Teil A (AGV) und B (ÖGV) Abweichungen und Ergänzungen zulassen.  
(...)
- (2) Sofern in dieser RfBS, Teil B, ÖGV sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter“, „Fahrdienstleiter“, „Triebfahrzeugführer“, „Zugbegleiter“ usw. verwendet werden, beziehen sich diese auf alle Personen in gleicher Weise.

## 1 Geltungsbereich

- (1) Diese RfBS, Teil B, ÖGV gelten für die Durchführung des Eisenbahnbetriebs und den Übergang der Eisenbahninfrastruktur zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. auf der Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węglińiec.
- (2) Die ÖGV ist verbindlich für die Mitarbeiter der EIU DB Netz AG und PKP PLK S.A. sowie für die Mitarbeiter der EVU, die am Eisenbahngrenzbetrieb auf der Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węglińiec beteiligt sind und grenzüberschreitende Zugfahrten durchführen.
- (3) Die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węglińiec wird in zwei zweisprachigen Urschriften sowohl in deutscher als auch in polnischer Sprache ausgefertigt, wobei beide Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind. Die DB Netz AG und der Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu (Infrastrukturbetrieb Wrocław) der PKP PLK S.A. erhalten je eine zweisprachige Ausfertigung.
- \* (4) Die Veröffentlichung der ÖGV für deren Anwender erfolgt nach der zweisprachigen Urschrift durch die DB Netz AG nur in deutscher Sprache und durch die PKP PLK S.A. nur in polnischer Sprache.
- (5) Die vollständige Fassung der ÖGV wird nur intern bei den EIU veröffentlicht. Für die EVU und andere am Eisenbahnbetrieb auf der Grenzbetriebsstrecke Beteiligte wird ein Auszug aus der ÖGV veröffentlicht, der nur Bestimmungen enthält, die zur Durchführung des Eisenbahnbetriebes vereinbart wurden.
- \* (6) Die ÖGV darf nur im Einvernehmen zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A., Infrastrukturbetrieb Wrocław geändert bzw. ergänzt werden. Änderungen und Ergänzungen sind gleichfalls in zweisprachiger Form zu fertigen und von beiden Seiten zu unterzeichnen. Sie werden zum vereinbarten Termin mit dem Austausch der unterzeichneten Exemplare gültig. Die Veröffentlichung erfolgt analog Absatz (4).
- \* (7) Die ÖGV kann von der DB Netz AG bzw. von der PKP PLK S.A., Infrastrukturbetrieb Wrocław unter Einhaltung einer Frist von 6 Monaten schriftlich gekündigt werden. Die Frist beginnt am ersten Tag des folgenden Monats nachdem die Kündigung bei dem anderen EIU eingegangen ist.

## 2 Begriffsbestimmungen

Für den Eisenbahngrenzbetrieb werden in dieser RfBS, Teil B, ÖGV Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

Die **Systemwechselbahnhöfe** (Definition gemäß RfBS, Teil A, AGV) sind im Netz der DB Netz AG der Bahnhof Horka Gbf und im Netz der PKP PLK S.A. der Bahnhof Węgliniec. \*

Die **Grenzstrecke** ist der Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Horka Gbf und Węgliniec.

Die **Grenzstreckenabschnitte** sind die Abschnitte

- von der Staatsgrenze km 13,424 bis zum Bf Horka Gbf (DB Netz AG), Strecken Nr. 6207/7814,
- von der Staatsgrenze km 13,424 der Strecke Nr. 295 bis zum Bf Węgliniec (PKP PLK S.A.).

Die **Grenzbetriebsstrecke** umfasst die Systemwechselbahnhöfe Horka Gbf und Węgliniec sowie die freie Strecke einschließlich der Überleitstelle Bielawa Dolna zwischen ihnen.

Die **Betriebsführung** umfasst alle Tätigkeiten zur Durchführung des Eisenbahnbetriebes sowie betriebliche Regelungen für den Bau und die Instandhaltung von Bahnanlagen. \*

Die **Durchführung des Eisenbahnbetriebs** umfasst die Betriebssteuerung durch Betriebsstellen, die Steuerung von Zug- und Rangierfahrten mit Leit- und Sicherungstechnik bzw. mit Befehlen und Aufträgen sowie alle betrieblichen Abläufe, die dazu notwendig sind. \*

Die **Grenze der Betriebsführung** befindet sich abweichend von der Staatsgrenze wegen des Brückenbauwerks auf der deutschen Seite km 13,600. Das entspricht der Instandhaltungsgrenze für den Oberbau und den Bahnkörper.

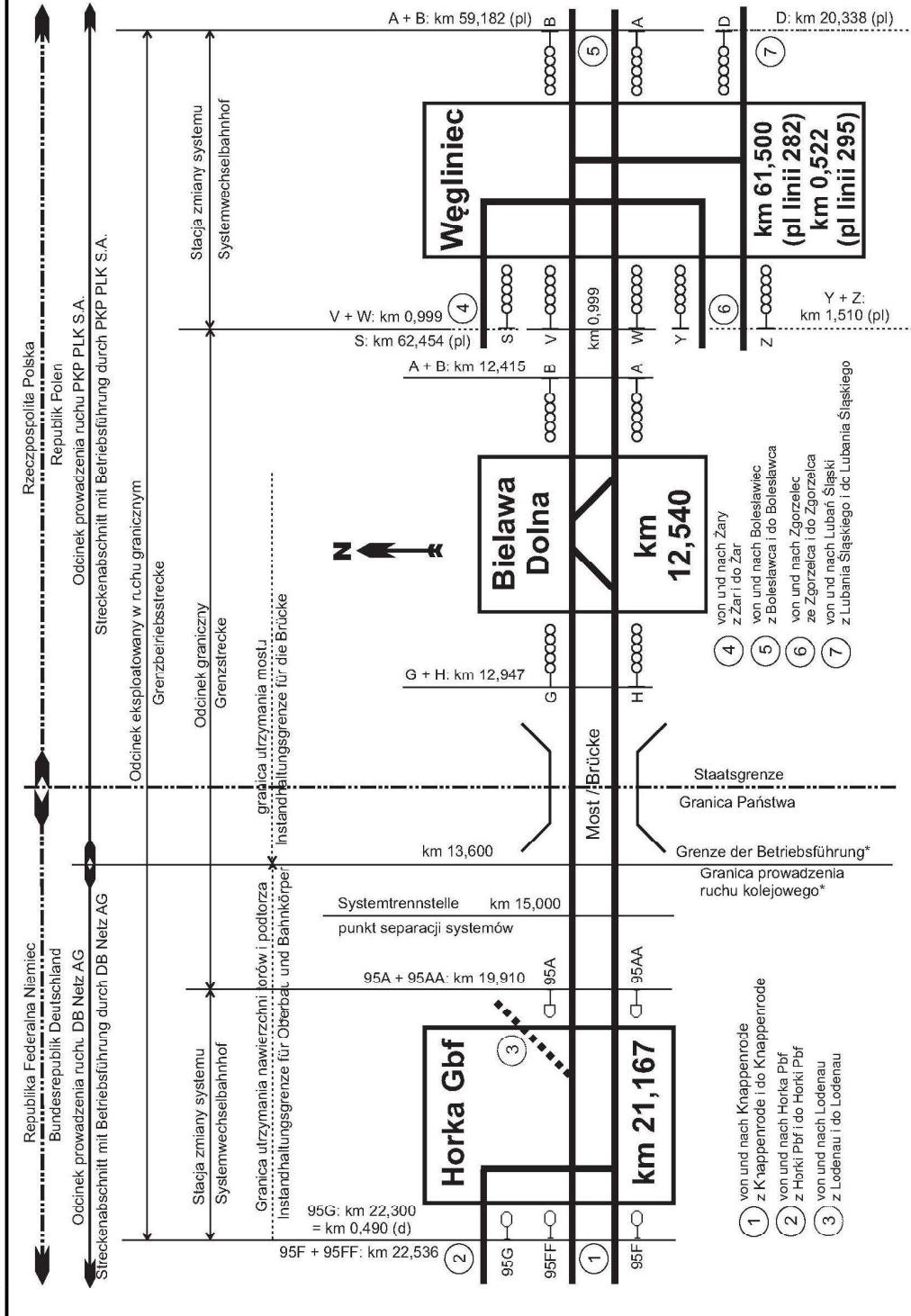
(...)

Als **Systemtrennstelle** werden alle Einrichtungen bezeichnet, die für einen Systemwechsel eines elektrischen Schienenfahrzeugs zwischen den Oberleitungsanlagen unterschiedlicher Stromsysteme erforderlich sind. Dazu gehören unter anderem die Teile der Oberleitungsanlagen, die Isolierstöße im Gleis und die Signaleinrichtungen.

Ein **Außergewöhnliches Ereignis** ist ein unerwünschtes und nicht beabsichtigtes Ereignis bzw. eine besondere Folge von Ereignissen, die die Durchführung des Bahnbetriebs negativ beeinflussen.

Eine **grenzüberschreitende Zugfahrt** beginnt mit der Ab- oder Durchfahrt auf einem Systemwechselbahnhof oder ggf. auf einer anderen Betriebsstelle der Grenzbetriebsstrecke, überquert die Staatsgrenze und endet mit der Ein- oder Durchfahrt auf einem Systemwechselbahnhof oder ggf. einer anderen Betriebsstelle der Grenzbetriebsstrecke. \*

\* Skizze zu Begriffsbestimmungen



### 3 Fahren von Zügen

#### 3.1 Streckenöffnungszeiten der Grenzbetriebsstrecke

\*

Die Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węgliniec ist ganztägig geöffnet. Nach Bedarf können die DB Netz AG und die PKP PLK S.A. Vereinbarungen über die Unterbrechung der Arbeitszeit ihrer Mitarbeiter auf den Systemwechselbahnhöfen treffen.

(...)

## 4 Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen

### 4.1 Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke

(1) Die Grenzbetriebsstrecke ist zwischen Węglińiec und Horka Gbf zweigleisig und elektrifiziert. In Deutschland hat sie den Status einer Hauptbahn, in Polen ist sie eine Bahn ersten Ranges. Sie ist Teil des TEN (Trans-European Networks/Transeuropäische Netze) für Eisenbahnstrecken.

\* Zwischen den Systemwechselbahnhöfen befinden sich im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. die Überleitstelle Bielawa Dolna (km 12,540). Die Überleitstelle Bielawa Dolna wird in der Regel durch den Fdl Węglińiec fernbedient.

(2) Die Oberleitungsanlage über der Grenzbetriebsstrecke wird zwischen dem Bf Węglińiec und der Systemtrennstelle mit 3 kV Gleichspannung und zwischen der Systemtrennstelle und dem Bf Horka Gbf mit 15 kV, 16,7 Hz Wechselspannung betrieben. Die Systemtrennstelle befindet sich in km 15,000 in der Längstrennung der Oberleitung zwischen km 14,962 und km 15,018 auf jedem Gleis.

(...)

(4) Auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt der Bremsweg bei Signalanlagen der PKP PLK S.A. 1300 m und bei Signalanlagen der DB Netz AG 1000 m.

(5) Auf dem Abschnitt Węglińiec - Staatsgrenze beträgt die maßgebende Neigung

- im Bf Węglińiec 0,500 ‰,
- von km 0,638 bis km 5,960 (pl) 6,300 ‰,
- von km 5,960 bis bis Blocksignale der Überleitstelle Bielawa Dolna in km 12,415 7,300 ‰,
- von km 12,415 bis km 12,933 7,900 ‰,
- von km 12,933 bis Staatsgrenze km 13,424 4,600 ‰.

Auf dem Abschnitt Staatsgrenze - Horka Gbf wird die maßgebende Neigung

- zwischen der Staatsgrenze km 13,424 und km 14,965 mit 7,553 ‰,
- zwischen km 14,965 und dem Einfahrsignal Horka Gbf km 19,910 mit 6,000 ‰,
- und im Bf Horka Gbf mit 8,329 ‰

angegeben. Nach dem Regelwerk der DB Netz AG entspricht dies einer Kennzeichnung in den Fahrplanunterlagen ohne Sägelinien.

(6) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auf der Grenzbetriebsstrecke 120 km/h.

(7) Für grenzüberschreitende Zugfahrten gilt die Streckenklasse D3 (22,5 t Radsatzlast, 7,2 t/m Meterlast).

Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB Netz AG ist in die Streckenklasse D4 (22,5 t Radsatzlast, 8,0 t/m Meterlast) eingestuft. Der

Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. ist in die Streckenklasse D3 (22,5 t Radsatzlast, 7,2 t/m Meterlast) eingestuft.

(8) Für die Grenzbetriebsstrecke gilt die Fahrzeugumgrenzungslinie G2 (UIC). \*

(9) Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. ist mit analogem Zugfunk polnischer Bauart (Kanal R1) ausgerüstet. \*

Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB Netz AG ist mit GSM-R Zugfunk deutscher Bauart [GSM-R (D)] ausgerüstet.

(10) Zugbeeinflussungsanlagen \*

a) Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB Netz AG ist mit PZB ausgerüstet. \*

b) Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. ist mit Einrichtungen der SHP ausgerüstet. \*

Darüber hinaus ist auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB Netz AG in jedem Streckengleis je ein Gleismagnet 1000 Hz der SHP im km 14,489 für die Vorsignale ToG und ToH (km 14,289) der Überleitstelle Bielawa Dolna in Fahrrichtung Węgliniec vorhanden. Die Magneten sind ständig wirksam und lösen im Zugbeeinflussungssystem PZB 90 eine 1000 Hz Beeinflussung aus. \*

(11) Bahnübergänge und Übergänge für Reisende \*

Lage [km]	Art der Sicherung	Bemerkungen
km 3,296 Kategorie D auf der Strecke Węgliniec - Bielawa Dolna	nicht technisch gesichert	-
km 6,671 Kategorie D auf der Strecke Węgliniec - Bielawa Dolna	nicht technisch gesichert	-
km 10,609 Kategorie D auf der Strecke Węgliniec - Bielawa Dolna	nicht technisch gesichert	-
km 12,556 Kategorie A in der Üst Bielawa Dolna	Vollschranken elektrisch fernbedient durch den Fdl des Stw „Wg“ (Węgliniec)	-
km 16,580 auf dem Streckenabschnitt Bielawa Dolna - Horka Gbf	Halbschranken, elektrisch zugbedient	* * *



\* (12) Der Bahnübergang der DB Netz AG in km 16,580 wird an beiden Streckengleisen wie folgt signalisiert:

a) Fahrtrichtung von Węgliniec nach Horka Gbf

- Signale So 14 - ‚Merkpfahl‘- Kennzeichnung des Einschaltpunktes von Blinklichtern (Ril 301 der DB Netz AG) in km 14,600,

- Signale So 15 - ‚Warntafel‘-Überwachungssignal beachten (Ril 301 der DB Netz AG) in km 15,040,

- Überwachungssignale BÜ 0 (Halt vor Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung) / BÜ 1 (Bahnübergang darf befahren werden),

- Schild ‚Automatik-HET‘ - Kennzeichnung der Stelle zur Sicherung an BÜ (wenn BÜ nicht technisch gesichert).

b) Fahrtrichtung von Horka Gbf nach Węgliniec

- Signale So 14 - ‚Merkpfahl‘- Kennzeichnung des Einschaltpunktes von Blinklichtern (Ril 301 der DB Netz AG) in km 18,600,

- Signale So 15 - ‚Warntafel‘-Überwachungssignal beachten (Ril 301 der DB Netz AG) in km 18,120,

- Überwachungssignale BÜ 0 (Halt vor Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung) / BÜ 1 (Bahnübergang darf befahren werden),

- Schild ‚Automatik-HET‘ - Kennzeichnung der Stelle zur Sicherung an BÜ (wenn BÜ nicht technisch gesichert).

(13) Besondere Signalstandorte

a) Die Vorsignale ToH (Regelgleis) und ToG (Gegengleis) der Überleitstelle Bielawa Dolna stehen in km 14,289 im Bereich der DB Netz AG. Das Verhalten an diesen Signalen richtet sich nach den Signalvorschriften Ie - 1 der PKP PLK S.A.

Warnsignale W 11 b (Vorsignalbaken) zu den Vorsignalen ToH und ToG stehen in km 14,389, km 14,489, km 14,589. Das Verhalten an diesen Signalen richtet sich nach den Signalvorschriften Ie - 1 der PKP PLK S.A.

b) In der Fahrtrichtung von Polen nach Deutschland sind die Orientierungszeichen GSM-R (D) durch die DB Netz AG in km 13,247 an jedem Gleis angebracht.

In der Fahrtrichtung von Deutschland nach Polen sind durch die PKP PLK S.A. an jedem Gleis W 28 „Hinweiszeichen auf den Zugfunkkanal“ (Kanal 1) in km 13,247 (300 m vor Blocksignal der Üst Bielawa Dolna) aufgestellt.

c) Am Oberleitungsmast 13-29 am Streckengleis 1 (Regelgleis Bielawa Dolna - Horka Gbf) befindet sich in beiden Fahrtrichtungen je eine Hektometertafel der PKP PLK S.A.

d) In Fahrtrichtung von Deutschland nach Polen befinden sich Hinweiszeichen W 13 der PKP PLK S.A. (Schneepflugsignale) in km 13,581 an jedem Streckengleis.

(14) Auf der Grenzbetriebsstrecke ist Relaisblock mit Erlaubniswechsel für jedes Streckengleis vorhanden und Zweirichtungsbetrieb auf jedem Streckengleis (Gleiswechselbetrieb) eingerichtet.

(...)

(17) Die dSAT-Anlage der PKP PLK S.A. befindet sich in der Üst Bielawa Dolna in km 12,480 im Streckengleis 2 (Regelgleis Horka Gbf - Bielawa Dolna). Sie überwacht Züge bei der Fahrt auf dem Regelgleis vom Bf Horka Gbf nach Bf Węgliniec und bei der Fahrt auf dem Gegengleis vom Bf Węgliniec nach Bf Horka Gbf. Diese Anlage hat folgende Überwachungsfunktionen: heiße Achslager, heiße Bremsen, Radsatzlast, dynamische Überlastung.

(18) Die Heißläuferortungsanlage und Festbremsortungsanlage der DB Netz AG befinden sich in km 15,880 in beiden Streckengleisen. Sie überwacht Züge mit Fahrtrichtung Bf Węgliniec - Bf Horka Gbf.

(...)

**5 (...)**

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

### 6.1 Betriebsvorschriften

Lfd. Nr.	Hinweis auf Ril der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Hinweis auf Vorschrift Ir1 der PKP PLK S.A.
1	zu 408.0111 Abschn. 13	<p><b>Durchführung von Zugfahrten</b></p> <p>Zuständig für die Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf dem Bf Horka Gbf ist der özF Hoyerswerda 1. In dieser RfBS, Teil B, ÖGV wird er als ‚Fdl Horka Gbf‘ bezeichnet. Sein Arbeitsplatz befindet sich in der Betriebszentrale Leipzig. Die sicherungstechnischen Anlagen werden in der Regel fernbedient.</p> <p>Im Störfall kann ein Notbedienplatz in der Unterzentrale (UZ) Hoyerswerda für die Bedienung Bf Horka Gbf besetzt werden. Innerhalb des Zeitraums der Störung wird der Eisenbahnbetrieb von dort geführt.</p> <p>Die Üst Bielawa Dolna wird vom Fdl des Stellwerks „Wg“ Węgliniec fernbedient. Im Störfall kann die Üst Bielawa Dolna von einem Fdl im Stellwerk Bielawa Dolna örtlich bedient werden.</p>	zu § 31 *
2	zu 408.0212 zu 408.2212	<p><b>Bezeichnung Streckengleise</b></p> <p>Das Regelgleis (rechtes Gleis) Bielawa Dolna - Horka Gbf wird als Streckengleis 1 und das Regelgleis (rechtes Gleis) Horka Gbf - Bielawa Dolna wird als Streckengleis 2 bezeichnet.</p>	zu § 5 *
(...)			
5		<p><b>Ortskenntnis des Zugpersonals</b></p> <p><u>Bf Węgliniec</u>: Eisenbahnfahrzeuge dürfen nur mit einem Rangierbegleiter rangiert werden; er muss über Ortskenntnis verfügen und eine funktionsfähige Funkeinrichtung zur Verständigung mit dem Fdl Węgliniec mit sich führen. Tf dürfen nur dann ohne Rangierbegleiter rangieren, wenn die Rangierfahrten auf den festgelegten Rangierwegen erfolgen, der Tf über Ortskenntnis verfügt und das Tfz mit einer funktionsfähigen Funkeinrichtung zur Verständigung mit dem Fdl Węgliniec ausgerüstet ist.</p>	zu § 16 *
6	zu 408.0321 zu 408.2321 Abschn. 2	<p><b>Meldung an den Fdl, dass der Zug vorbereitet ist</b></p> <p><u>Bf Węgliniec</u></p> <p>Die Fertigmeldung nimmt der Tf spätestens 5 min vor Abfahrt bei Personenzügen und spätestens 10 min vor der Abfahrt bei Güterzügen vor der fahrplanmäßigen Abfahrt des Zuges vor.</p>	zu § 14 *
7	zu 408.0411 Abschn. 2 zu 408.2411 Abschn. 2	<p><b>zweisprachigen Befehl G d/pl übermitteln</b></p> <p>Auf der Grenzbetriebsstrecke werden zweisprachige Befehle G d/pl an Züge in der Regel fernmündlich diktiert.</p>	zu § 58 *

Lfd. Nr.	Hinweis auf Ril der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Hinweis auf Vorschrift Ir1 der PKP PLK S.A.
* *	8 zu 408.0411	<p><b>Übermittlungscode</b></p> <p>Der Fdl Horka Gbf kennzeichnet von ihm erteilte zweisprachige Befehle G d/pl mit einem Übermittlungscode. Der Übermittlungscode setzt sich aus der Abkürzung des Fdl-Arbeitsplatzes ‚BHWX‘, der Ziffer ‚9‘ (nur für zweisprachige Befehle) und nach einem Bindestrich die fortlaufenden Ziffern von 001 bis 999 (z.B. BHWX9-321) zusammen.</p> <p>Der Fdl Węgliniec führt eine Jahresnummerierung der zweisprachigen Befehle G d/pl. Die Nummerierung besteht aus einer fortlaufenden dreistelligen Nummer (z.B. 001), die auf dem Befehlsvordruck eingetragen wird. Soll ein zweisprachiger Befehl G d/pl diktiert werden, wird die Nummer als Bruchzahl dargestellt (z.B. 001/3). Im Zähler ist die fortlaufende Nummer des Befehls, eingetragen, die der Fdl ausgegeben hat. Im Nenner fügt der Tf seine eigene fortlaufende Nummer als Befehlsnummer hinzu.</p>	zu § 58
*	9 zu 408.2435 Abschn. 3 (6)	<p><b>Züge begleiten, die außergewöhnliche Sendungen befördern</b></p> <p>Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB Netz AG ein Zug, der eine außergewöhnliche Sendungen befördert, an einer Engstelle durch eine Fachkraft der DB Netz AG vorbei zu leiten ist, muss dem Fdl bestätigt werden, dass sich die Fachkraft im Zug oder an der Engstelle befindet.</p> <p>Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. Züge mit außergewöhnlichen Sendungen an Schnittstellen mit dem Lichtraumprofil vorbeifahren müssen, muss die Vorbeifahrt zusätzlich unter Aufsicht eines Vertreters der PKP PLK S.A. in Abstimmung vor der Fahrt mit dem Fdl erfolgen.</p>	zu Ir-10
(...)			

## 6.2 Besondere örtliche Regelungen für Mitarbeiter der EVU; die am Eisenbahngrenzbetrieb beteiligt sind

### 6.2.1 Vorgaben der Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen (PZB – SHP)

Die auf dem jeweiligen Netz verkehrenden Tzf der EVU müssen mit Zugbeeinflussungseinrichtungen ausgerüstet sein (Netzzugangskriterium). In Polen ist dies das System SHP und in Deutschland das System PZB 90. \*

### 6.2.2 Betriebliche Vorgaben zur Transition

Auf der Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węglińiec sind Balisen für die fahrende Class B-Transition zwischen PZB und SHP vorhanden. Es besteht auch die Möglichkeit der Umschaltung der Zugbeeinflussung im Stand. \*

Bei der Trassenbestellung ist durch das EVU anzugeben, ob der Zug mit einer Traktion für die fahrende Class B-Transition oder für die Umschaltung der Zugbeeinflussung im Stand bespannt ist. Zusätzlich sind bei Traktion für die Umschaltung der Zugbeeinflussung im Stand erforderliche Halte entsprechend der Transitionsregeln zu bestellen. Soll von der angegebenen Transition abgewichen werden, ist die Trasse neu zu bestellen.

Kann im führenden Fahrzeug des Zuges der Zugfunk nur im Stillstand gewechselt werden, gilt: \*

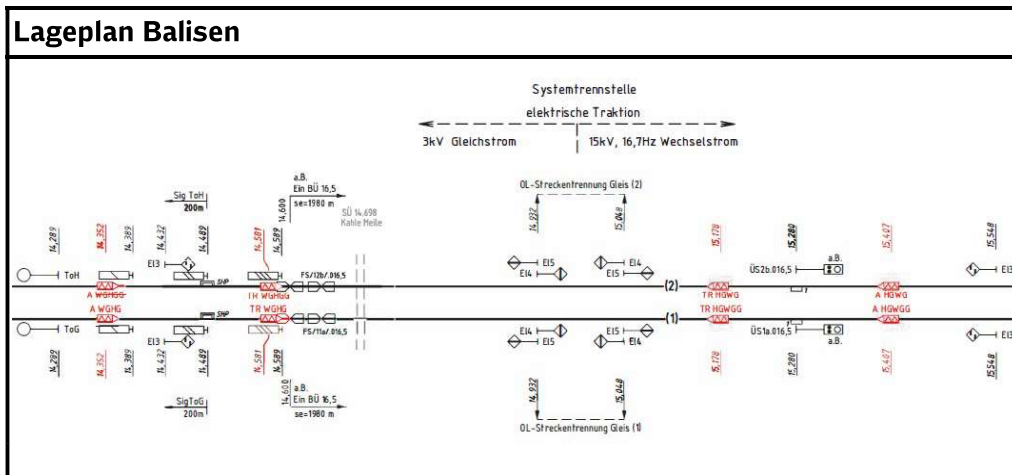
- In Fahrtrichtung von Węglińiec nach Horka Gbf wird erst während eines Betriebshalts im Bf Horka Gbf vom analogen Zugfunk polnischer Bauart auf deutschen Zugfunk GSM-R (D) umgeschaltet. \*
- In Fahrtrichtung von Horka Gbf nach Węglińiec wird bereits während eines Betriebshalts im Bf Horka Gbf vom deutschen Zugfunk GSM-R (D) auf den analogen Zugfunk polnischer Bauart umgeschaltet. \*

In beiden Fällen ist bei Zugfahrten auf dem Abschnitt zwischen Horka Gbf und dem Orientierungszeichens GSM-R (D) in km 13,247 zusätzlich ein mobiles GSM-R Endgerät auf dem führenden Fahrzeug mitzuführen. Dieses zusätzliche 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. \*

#### 6.2.2.1 Regeln für die Transition bei Umschaltung der Zugbeeinflussung fahrend mit Class B-Balisen \*

##### (1) Allgemeine Regeln

Das Umschalten zwischen den Zugbeeinflussungssystemen für Züge, die über die technische Ausrüstung zur Nutzung der Class B-Transition verfügen, erfolgt automatisch mit dem Passieren der Eurobalisengruppen, die im „Lageplan Balisen“ dargestellt sind. Eine Quittierung der Meldung zur Umschaltung der Zugbeeinflussung auf dem Führerstand ist durch den Tzf erforderlich.



Das führende Fahrzeug muss über folgende zugelassene technische Ausrüstung zur Nutzung der Class B-Transition verfügen:

- \* - ETCS Fahrzeuggerät (EVC nach Baseline 2 oder 3)
- \* - beide Systeme STM für PZB und STM für SHP
- \* - Balise Transmission Module (BTM) (Balisenleseantenne)
- durch den EVC kommandierbare Umschaltung der STM während der Fahrt

Für Fahrzeuge mit elektrischer Traktion erfolgt der Wechsel des Stromsystems (15 kV, 16,7 Hz Wechselspannung/3 kV Gleichspannung) während der Fahrt manuell durch den Tf gemäß Streckensignalisierung.

(2) Fahrtrichtung Węglińiec - Horka Gbf

Der analoge Zugfunk polnischer Bauart muss im Zugfunkgerät bis km 13,247 aktiv sein. Der deutsche Zugfunk GSM-R (D) muss im Zugfunkgerät in Höhe des Orientierungszeichens GSM-R (D) in km 13,247 aktiviert werden.

Das Umschalten des Stromsystems erfolgt gemäß der Signalisierung.

Das führende Fahrzeug passiert die Ankündigungs-Balise in km 14,352, die die Umschaltung der Zugbeeinflussung ankündigt.

Anschließend passiert das führende Fahrzeug die Transitions-Balise in km 14,581, die nach der Quittierung durch den Tf das Umschalten der Zugbeeinflussung veranlasst [der STM SHP geht in Stand-by und der STM PZB geht von Stand-by in den aktiven Zustand (ab jetzt ist die PZB aktiv)].

(3) Fahrtrichtung Horka Gbf - Węglińiec

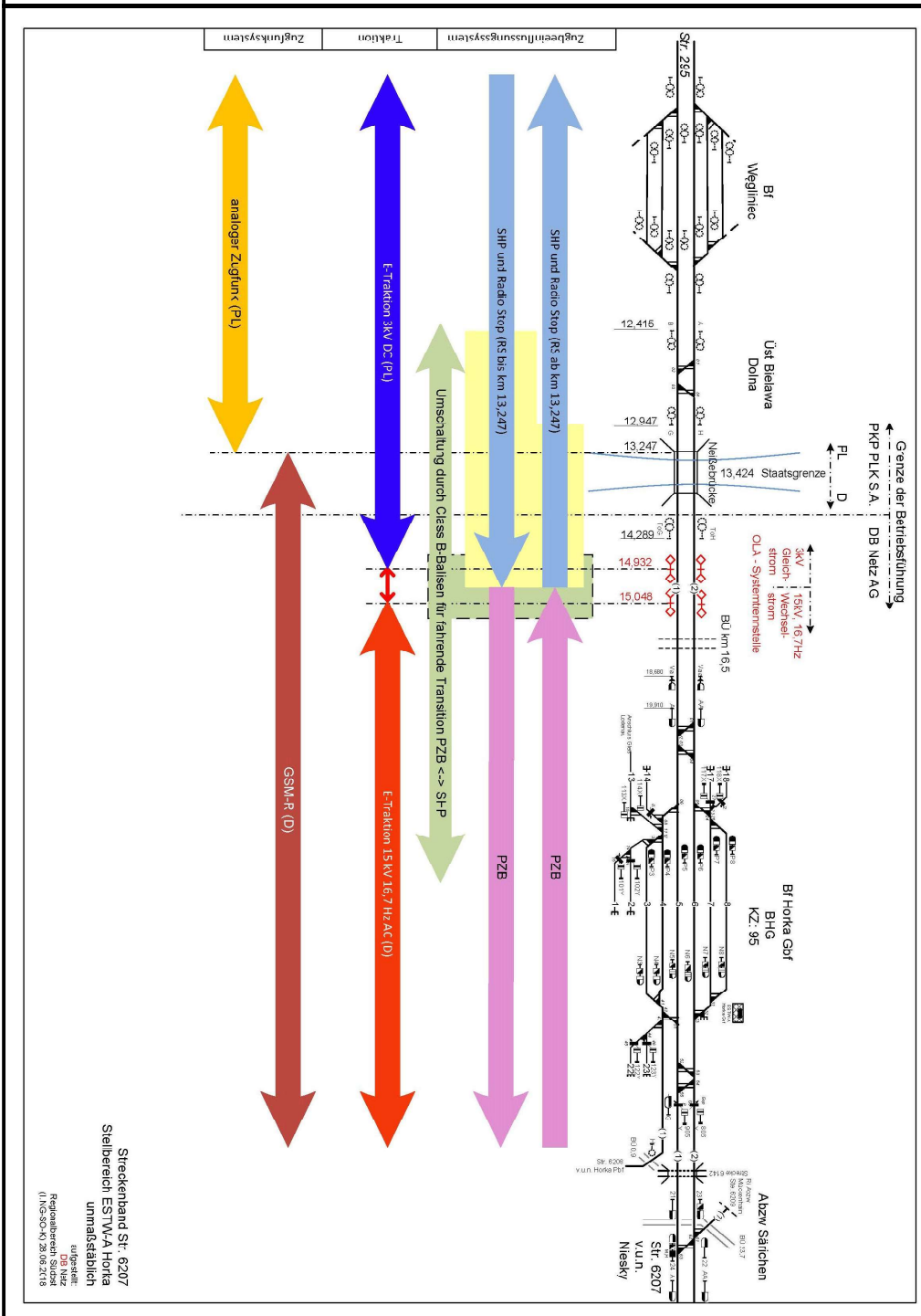
Das Umschalten des Stromsystems erfolgt gemäß der Signalisierung.

Das führende Fahrzeug passiert die Ankündigungs-Balise in km 15,407, die die Umschaltung der Zugbeeinflussung ankündigt.

Anschließend passiert das führende Fahrzeug die Transitions-Balise in km 15,178, die nach der Quittierung durch den Tf das Umschalten der Zugbeeinflussung veranlasst [der STM PZB geht in Stand-by und der STM SHP geht von Stand-by in den aktiven Zustand (ab jetzt ist die SHP aktiv)].

Der analoge Zugfunk polnischer Bauart muss im Zugfunkgerät spätestens ab km 13,247 (Höhe des Hinweiszeichens W 28 ‚Hinweiszeichen auf den Zugfunkkanal‘) aktiv sein. \*

**(4) Skizze Transition bei Umschaltung der Zugbeeinflussung fahrend mit Class B-Balisen \***





\* **6.2.2.2 Regeln für die Transition bei Umschaltung der Zugbeeinflussung im Stand**

(1) Allgemeine Regeln

\* Das Umschalten zwischen den Zugbeeinflussungssystemen PZB und SHP erfolgt in beiden Fahrrichtungen vor den Blocksignalen der Üst Bielawa Dolna. Zu diesem Zweck muss ein Halt in Bielawa Dolna eingeplant werden. Die Züge werden durch Haltstellung vor den Blocksignalen der Überleiststelle in ihrer Fahrrichtung angehalten.

Für Fahrzeuge mit elektrischer Traktion muss die technische Möglichkeit bestehen, das Stromsystem (15 kV, 16,7 Hz Wechselspannung/3 kV Gleichspannung) während der Fahrt und bei eingeschaltetem Zugbeeinflussungssystem PZB zu wechseln.

(2) Fahrtrichtung Węglińiec - Horka Gbf

Nach dem Anhalten vor dem Blocksignal wird auf dem führenden Fahrzeug die Zugbeeinflussung vom System SHP auf das System PZB gewechselt. Den durchgeführten Wechsel meldet der Tf an den für die Üst Bielawa Dolna zuständigen Fdl mit dem Wortlaut „Bielawa Dolna, w pociągu nr ... PZB zostało załączone“ (Bielawa Dolna, Zug Nr. ..., PZB eingeschaltet). Erst nach Eingang dieser Meldung darf der Fdl die Zustimmung zur Fahrt erteilen.

(...)

Der analoge Zugfunk polnischer Bauart muss im Zugfunkgerät bis km 13,247 aktiv sein. Der deutsche Zugfunk GSM-R (D) muss im Zugfunkgerät in Höhe des Orientierungszeichens GSM-R (D) in km 13,247 aktiviert werden.

Das Umschalten des Stromsystems erfolgt gemäß der Signalisierung.

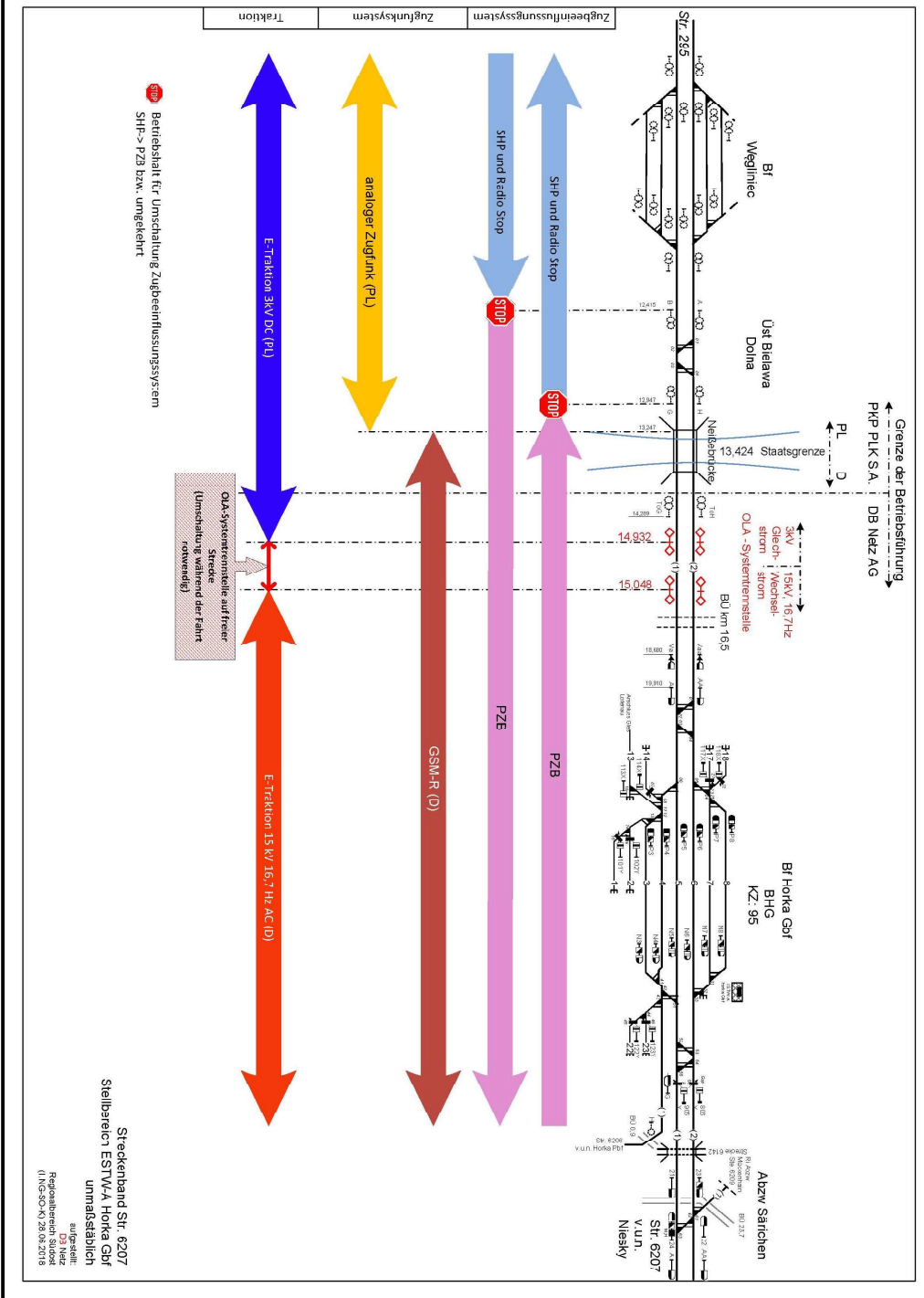
(3) Fahrtrichtung Horka Gbf - Węglińiec

Das Umschalten des Stromsystems erfolgt gemäß der Signalisierung.

Der analoge Zugfunk polnischer Bauart muss im Zugfunkgerät spätestens ab km 13,247 (Höhe des Hinweiszeichens W 28 ‚Hinweiszeichen auf den Zugfunkkanal‘) aktiv sein.

Nach dem Anhalten vor dem Blocksignal wird auf dem führenden Fahrzeug die Zugbeeinflussung vom System PZB auf das System SHP gewechselt. Anschließend meldet der Tf den durchgeführten Wechsel der Zugbeeinflussung an den für die Üst Bielawa Dolna zuständigen Fdl mit dem Wortlaut „Bielawa Dolna w pociągu nr ..., SHP zostało załączone“ (Bielawa Dolna, Zug Nr. ..., SHP eingeschaltet). Nach Eingang dieser Meldung darf der Fdl die Zustimmung zur Fahrt erteilen.

(4) Skizze Transition bei Umschaltung der Zugbeeinflussung im Stand



Streckenband Str. 6207  
Stellbereiche ESTVA Horka Gbf  
unmittelbar

ausgestellt  
DS Netz  
Regulierungsstelle Südost  
1/15.05.2019, 20.05.2019

### 6.2.3 Auf der Grenzbetriebsstrecke anzuwendende Sprache

- \* Es sind die Regelungen der RfBS, Teil A, AGV unter Abschnitt 2.1 zu be-
- \* achten.

### 6.2.4 Sonstiges

- \* Der Tf grenzüberschreitender Zugfahrten muss mit den Befehlsvordrucken der zweisprachigen Befehle G d/pl für die Grenzbetriebsstrecken (bei DB Netz AG Vordrucke 302.2000V01, 302.2000V02 und 302.2000V03) ausgerüstet sein. In Deutschland werden die Druckvorlagen für die Befehlsvordrucke in den aktuellen Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG, Anlage 2.4.3 ‚Betrieblich-technisches Regelwerk‘ veröffentlicht. In Polen können die Druckvorlagen für die Befehlsvordrucke beim Infrastrukturbereich Wrocław der PKP PLK S.A. angefordert werden.
- \*

**7 (...)**

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

- \* (1) Die Oberleitungsanlage über der Grenzbetriebsstrecke steht unter Spannung.  
(...)

## 9 Inkraftsetzung

Die „Örtliche Grenzvereinbarung zwischen der DB Netz AG, Regionalbereich Südost, Produktionsdurchführung Dresden und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu (Infrastrukturbetrieb der Eisenbahn in Wrocław) für die Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węglińiec“ tritt am 25.11.2016 in Kraft.

Mit diesem Tage endet die Gültigkeit der „Zusatzvereinbarung zur Grenzbetriebsvereinbarung für den Eisenbahngrenzverkehr zwischen Unternehmen Polnische Staatsbahnen und der Deutschen Bahn AG Teil II, Örtliche Bestimmungen für den Eisenbahngrenzübergang Horka Gbf - Węglińiec“ vom 01.01.1996.

Dresden/Wrocław, 10.11.2016

für die  
DB Netz AG

für die  
PKP PLK SA

i.V. gez. Dieter Prautzsch  
Leiter der Produktionsdurchführung Dresden

gez. Zbigniew Gzik  
Direktor des Eisenbahnbetriebes in Wrocław

i.V. gez. Klaus Heinke  
Leiter der Betriebsplanung Dresden

gez. Janusz Mądry  
Stellvertreter des Direktors des Eisenbahnbetriebes in Wrocław für Betriebsangelegenheiten

### Inkraftsetzung Aktualisierung 4

Die Aktualisierung 4 zur „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB Netz AG, Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost sowie Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu für die Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węglińiec“ tritt am 16.05.2021 in Kraft.

für die DB Netz AG

die PKP PLK S.A.

Leipzig, 14.04.2021

Wrocław, 26.04.2021

ppa. gez. Kühnast

podpis Mądry

Holger Kühnast  
Leiter Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und  
Kapazitätsmanagement Südost

Janusz Mądry  
Zastępca Dyrektora Zakładu Linii  
Kolejowych we Wrocławiu ds.  
Eksploatacyjnych

Leipzig, 14.04.2021

Wrocław, 26.04.2021

ppa. gez. Haußner

podp. Gzik

Jan Haußner  
Leiter Anlagen- und Instandhaltungsma-  
nagement Südost

Zbigniew Gzik  
Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych we  
Wrocławiu

