



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



**Ril 302.2209Z01**

**Miejscowe Porozumienie Tranzytu  
Uprzywilejowanego  
(zwane dalej MPTU)**

**zawarte między  
DB Netz AG  
Betrieb, Fahrplan, Vertrieb i  
Kapazitätsmanagement  
oraz Anlagen- i  
Instandhaltungsmanagement  
Regionu Südost  
oraz  
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP  
PLK S.A)  
Zakład Linii Kolejowych w  
Wałbrzychu**

**dla odcinka  
Tranzytu Uprzywilejowanego**

**Hagenwerder – Krzewina  
Zgorzelecka –podg. Trzciniec  
Zgorzelecki - Zittau**

**Ważne od 10.06. 2023**

**Wyciąg dla przewoźników**

**Örtliche Vereinbarung für  
Erleichterten Durchgangsverkehr  
(ÖVED)**

**zwischen der  
DB Netz AG  
Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und  
Kapazitätsmanagement  
sowie Anlagen- und  
Instandhaltungsmanagement  
der Region Südost  
und der  
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
(PKP PLK S.A.)  
Zakład Linii Kolejowych in  
Wałbrzych**

**für den Streckenabschnitt der  
Erleichterten Durchgangsverkehre  
zwischen**

**Hagenwerder – Krzewina  
Zgorzelecka –Abzw. Trzciniec  
Zgorzelecki- - Zittau**

**Gültig ab 10.06.2023**

**Auszug für Eisenbahnverkehrsunternehmen  
(EVU)**

\*  
\*

\*

Fachautor: I.NBB 42; Sebald Stumm; Tel.: (069) 265 31628  
Örtlich zuständige Geschäftsführung: I.NB-O-N-DRE-P; Antje Rohland; Tel.: +49 351 461 8787

<b><u>Strony porozumienia</u></b>		<b><u>Vertragspartner</u></b>	
	<b>dla PKP PLK S.A.</b>	<b>für die PKP PLK S.A.</b>	*
	<b>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wałbrzychu ul. Parkowa 9 58-302 Wałbrzych</b>		*
<u>Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych</u>	Roman Białobrzycki	Stellv. Direktor Betrieb	*
E-Mail	Roman.Bialobrzycki@plk-sa.pl	E-Mail	*
Telefon	+48 74 637 4641	Telefon	*
<b>Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury</b>	<b>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wałbrzychu Sekcja Eksploatacji Jelenia Góra ul. Krakowska 15; 58-500 Jelenia Góra</b>	<b>Für die Infrastruktur zuständige Stelle</b>	
<u>Zastępca naczelnika Sekcji Eksploatacji</u>	Leszek Ostrowski	Leiter des Bereichs	*
E-Mail	Leszek.Ostrowski@plk-sa.pl	E-Mail	*
Telefon	+48 692 160 183	Telefon	*
<b>Strony porozumienia dla DB Netz AG für die DB Netz AG</b>			
	<b>DB Netz AG Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost I.NB-SO</b>		*
<u>Kierownik działu</u>	Michael Wuth	Leiter des Bereichs	
E-Mail	michael.wuth@deutschebahn.com	E-Mail	
Telefon	+49 341 968 7606	Telefon	
<b>Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury</b>	<b>DB Netz AG Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost I.NA-SO</b>	<b>Für die Infrastruktur zuständige Stelle</b>	*
<u>Kierownik działu</u>	Jan Haußner	Leiter des Bereichs	*
E-Mail	jan.haussnerh@deutschebahn.com	E-Mail	*
Telefon	+49 341 968 7000	Telefon	*
<b>Miejsce opracowania</b>	<b>DB Netz AG Region Südost Betrieb Netz Dresden I.NB-SO-N-DRE-P Schweizer Straße 3b 01069 Dresden</b>	<b>örtlich zuständige Geschäftsführung</b>	*
	Antje Rohland		*
E-Mail	antje.rohland@deutschebahn.com	E-Mail	*
Telefon	+49 351 461 8787	Telefon	*

**Do użytku na stanowisku pracy**

(...)

**Anwender**

(...)

MPTU należy udostępnić w wymaganym zakresie:  
 - pracownikom, wykonującym zadania w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego,  
 - pracownikom, wykonującym prace utrzymaniowe,  
 - pracownikom sporządzającym, uregulowania miejscowe, rozkłady jazdy, plany zabezpieczeń, regulaminy tymczasowe prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót,  
 - pracownikom planowania, kierowania lub nadzoru w ruchu kolejowym,  
 - instruktorem ruchu kolejowego szkolącym pracowników.

Die ÖVED ist:  
 - Mitarbeitern, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,  
 - Mitarbeitern, die Instandhaltung durchführen,  
 - Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne, Sicherungspläne oder Beta aufstellen,  
 - Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und im Bereich der Instandhaltung,  
 - Ausbildern im Bahnbetrieb,  
 im notwendigen Umfang zugänglich zu machen.

(...)

(...)

	<b>Spis treści</b>	<b>Inhaltsverzeichnis</b>	Seite
			strona
	Wykaz skrótów	Abkürzungsverzeichnis	5
	Zmiany i uzupełnienia	Nachweis der Aktualisierungen	6
1.	Zakres obowiązywania	Geltungsbereich	7
1.1.	Podstawa prawna	Rechtsgrundlagen	7
1.2.	Postanowienia ogólne	Allgemeine Bestimmungen	7
1.3.	Określenie pojęć	Begriffsbestimmungen	8
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	12
	(...)	(...)	
3.2	Rozkład jazdy	Fahrpläne	12
3.2.1.	Warunki ogólne	allgemeine Bedingungen	12
3.2.2.	Sieciowy (roczny) rozkład jazdy pociągów	Netzfahrplan	12
3.2.3.	Indywidualny rozkład jazdy pociągów	Gelegenheitsverkehr	13
3.3	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych	Außergewöhnliche Sendungen	13
3.3.1.	Ogólne postanowienia eksploatacyjne	allgemeine betriebliche Bestimmungen	13
	(...)	(...)	
5.	Opis instalacji i urządzeń kolejowych	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen	15
5.1	Warunki techniczno-ruchowe odcinka linii Tranzytu Uprzywilejowanego	Betriebstechnische Bedingungen des Streckenabschnittes des Erleichterten Durchgangsverkehres	15
	(...)	(...)	

\*

\*

5.1.3.	Warunki techniczno-ruchowe odcinka linii Tranzytu Uprzywilejowanego	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Streckenabschnitte der Erleichterten Durchgangsverkehr	15
	(...)	(...)	
6.	Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej	Angaben zum Netzzugang	20
6.1	Stosowane przepisy i wytyczne	Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien	20
6.2	Zasady akceptacji taboru kolejowego	Anforderungen an Fahrzeuge	20
6.2.1	Wymagania w zakresie wyposażenia pojazdów do systemów punktowego oddziaływania (PZB)	Vorgaben der Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen (PZB)	20
6.2.2	Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności	Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk	20
6.3	Proces akceptacji pracowników przewoźnika - język stosowany w komunikacji pomiędzy pracownikami KPP i KPI	Anforderungen an das Personal des EVU -Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU	21
6.3.1	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB Netz AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB Netz AG	21
6.3.2	. Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.	22
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	23
7.1	Przepisy ruchu	Betriebsvorschriften	23
7.2.	Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania	Betriebliche Vorgaben zur Transition	34
7.2.1	Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów	Transition der Zugsicherungssysteme	34
7.2.2	Przełączanie radiołączności pociągowej	Transition der Zugfunksysteme	34
	(...)	(...)	
9.	Postanowienia końcowe	Schlussbestimmungen	36
10	Załączniki	Anhänge	37
10.1.1.	Rozkazy G2-14 pl/d	Befehl G 1-14 302.2000V01	38
10.1.2.	Rozkazy G14.1-14.35 pl/d	Befehl G 14.1-14.35 302.2000V02	40
10.1.3.	Załącznik językowy do rozkazu G14 pl/d	Wortlautbeiblatt 302.2000V03	41
	(...)	(...)	
10.3.	Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach linii Tranzytu Uprzywilejowanego	Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf dem Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehr	42
	(...)	(...)	

\*

Wykaz skrótów		Abkürzungsverzeichnis	
Begriff polnisch	Abkürzung polnisch	Begriff deutsch	Abkürzung deutsch
Dyżurny ruchu	Dr	Fahrdienstleiter	Fdl
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 ( <b>B</b> etrieb, <b>Z</b> ugförderung und <b>a</b> ußergewöhnlich)	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	-
Wagon	wag.	Wagen	Wg
Wykaz Ostrzeżeń Stałych (WOS)	Dod. 2	Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS)	Dod. 2
Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia	BIOZ	Sicherungsplan	-
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
Aplikant		Zugangsberechtigte	ZB

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

## **1. Zakres obowiązywania**

### **1.1. Podstawa prawna**

Niniejsze „MPTU Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka –podg. Trzciniec Zgorzelecki- Zittau“ jest uzgadniane między stronami na podstawie:

- Umowy między Republiką Federalną Niemiec a Rzeczpospolita Polska o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową, z dnia 14 listopada 2012r.; zwany dalej Umowa Państwowa”,

- Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Niemieckiej Republiki Demokratycznej o wzajemnym Uprzywilejowanym kolejowym ruchu Tranzytowym na odcinkach linii kolejowych Hagenwerder-Krzewina Zgorzelecka – Hirschfelde - Zittau – Porajów” z dnia 28 września 1959r;

- Umowa pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a DB Netz AG o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej i powiązaniu infrastruktury.

### **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 MPTU może dopuszczać odstępstwa oraz uzupełnienia na odcinkach Tranzytu Uprzywilejowanego.

Ponadto w niniejszym MPTU uzgodniono powiązania i szczególne uwarunkowania miejscowe infrastruktury pomiędzy KPI.

(...)

## **1. Geltungsbereich**

### **1.1. Rechtsgrundlage**

Die vorliegende „ÖVED Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka –Abzw. Trzciniec Zgorzelcki- Zittau“ 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; im Weiteren Staatsvertrag genannt,

- des Abkommens zwischen der Regierung der Volksrepublik Polen und der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik über den beiderseitigen privilegierten Eisenbahndurchgangsverkehr auf den Streckenabschnitten Hagenwerder-Krzewina Zgorzelecka- Hirschfelde – Zittau-Pojarów, vom 28.09.1959;

- des Vertrages zwischen der DB Netz AG und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. über die Zusammenarbeit der Eisenbahninfrastrukturbetreiber und der Infrastrukturverknüpfung 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 ÖVED für den Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehres Abweichungen und Ergänzungen zulassen.

In der ÖVED werden außerdem der Übergang und örtliche Besonderheiten der Eisenbahninfrastruktur zwischen den EIU vereinbart.

(...)

MPTU Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – podg. Trzciniec Zgorzelecki - Zittau ustala zasady prowadzenia ruchu na odcinkach linii tranzytu uprzywilejowanego tak, że jazdy pociągów z jednego obszaru prowadzenia ruchu w drugi obszar prowadzenia ruchu odbywać się będą w sposób bezpieczny i bez zakłóceń.

### **Obszar obowiązywania**

Niniejsze MPTU obowiązuje dla prowadzenia ruchu kolejowego na odcinkach Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka – Zittau oraz dla przejścia infrastruktury kolejowej pomiędzy PKP PLK S.A. i DB Netz AG.

Jeżeli w MPTU stosowane są językowo uproszczone określenia np. „pracownik”, „dyżurny ruchu”, „maszynista”, „konduktor” itp., odnoszą się one w równym stopniu do wszystkich osób.

### **1.3. Określenie pojęć**

W niniejszych MPTU, użyto określeń o następującym znaczeniu dotyczących kolejowego ruchu granicznego:

#### **1.3.1. Tranzyt Uprzywilejowany**

Ruch kolejowy na linii kolejowej przekraczająca polsko-niemiecką granicę państwową pomiędzy posterunkami ruchu:

- a) Hagenwerder a Zittau przez obszar infrastruktury PKP PLK S.A., oraz
- b) Krzewiną Zgorzelecką a podg Trzciniec Zgorzelecki przez obszar infrastruktury DB Netz AG,

odbywają się zgodnie z zasadami ruchu Tranzytu Uprzywilejowanego.

Dla odcinków Tranzytu Uprzywilejowanego nie zostały ustalone stacji zmiany systemu.

Odcinki Tranzytu Uprzywilejowanego nie można wykorzystać w ruchu granicznym z Niemiec do Polski oraz z Polski do Niemiec. (Odcinki są przewidziane wyłącznie dla jazd od Niemiec do Niemiec wzgl z Polski do Polski).

Die ÖVED für die Streckenabschnitte zwischen Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Abzw. Trzciniec Zgorzelecki- Zittau legt die Grundsätze der Betriebsführung 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.

\*

### **Geltungsbereich**

Diese ÖVED gilt für die Durchführung des Eisenbahnbetriebes und den Übergang der Eisenbahninfrastruktur zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. auf dem Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehres zwischen Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka - Zittau.

\*

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

### **1.3. Begriffsbestimmungen**

Für den Eisenbahngrenzbetrieb werden in dieser ÖVED Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

#### **1.3.1. Erleichterter Durchgangsverkehr**

Der Eisenbahnverkehr auf den die deutsch-polnische Staatsgrenze überschreitenden Eisenbahnstrecken zwischen den Betriebsstellen:

- a) Hagenwerder und Zittau über die Infrastruktur der PKP PLK S.A., sowie
- b) Krzewina Zgorzelecka und podg Trzciniec Zgorzelecki über die Infrastruktur der DB Netz AG,

findet nach den Regeln des Erleichterten Durchgangsverkehrs statt.

Auf den Streckenabschnitten des Erleichterten Durchgangsverkehrs sind keine Systemwechselbahnhöfe vorhanden.

Die Strecken des Erleichterten Durchgangsverkehrs sind nicht für den grenzüberschreitenden Verkehr von Deutschland nach Polen, oder von Polen nach Deutschland nutzbar.



### **1.3.2. Sąsiedne posterunki zapowiadawcze**

Sąsiedne posterunki zapowiadawcze są na sieci DB Netz AG stacji Hagenwerder i Zittau, a na sieci PKP PLK S.A – stacja Krzewina Zgorzelecka i podg. Trzciniec Zgorzelecki.

### **1.3.3. Obszar Rosenthal**

Odcinek pomiędzy granicami państwowymi w km 24,674 podawane w umowie państwowym- odpowiada kilometrowi 24,746 linii 290 (km 10,027 linii 6589 DB Netz AG) a Km 24,930 podawane w umowie państwowym- odpowiada kilometrowi 24,991 linii 786 (km 9,768 linii 6589 DB Netz AG) nazywany jest obszarem Rosenthal.

#### **1.3.3.1. Rosenthal Gr 1**

Dla dokładnego określenia granica państwa w km 24,930 podawane w umowie państwowym- odpowiada kilometrowi 24,991 linii 786 (km 9,768 linii 6589 DB Netz AG) oznaczona jest jako Rosenthal Gr 1.

#### **1.3.3.2. Rosenthal Gr 2**

Dla dokładnego określenia granica państwa w Km 24,674 podawane w umowie państwowym i odpowiada km 24,746 linii 290 (km 10,027 linii 6589 DB Netz AG) oznaczona jest jako Rosenthal Gr 2.

### **1.3.4. Granica Państwowa**

Odcinki przekraczają polsko-niemiecką granicę państwową w następujących miejscach:

- pomiędzy stacji Hagenwerder a Krzewina Zgorzelecka- w km 0,689 linii 324 = km 20,958 linii 6589 DB Netz AG,
- pomiędzy stacji Krzewina Zgorzelecka a odcinkiem na obszarze Rosenthal Gr 2 km 24,674 podawane w umowie państwowym i odpowiada km 24,746 linii 290 = km 10,027 linii 6589 DB Netz AG,
- pomiędzy odcinkiem na obszarze Rosenthal Rosenthal Gr 1 a podg Trzciniec Zgorzelecki w km 24,930 podawane w umowie państwowym i odpowiada km 24,991 linii 786 = km 9,768 linii 6589 DB Netz AG,
- pomiędzy podg Trzciniec Zgorzelecki a stacji Zittau w km 0,200 linii 348 = 8,377 linii 6589 DB Netz AG.

### **1.3.2. Die „der Staatsgrenze benachbarten Betriebsstellen“**

Die der Staatsgrenze benachbarten Betriebsstellen sind im Netz der DB Netz AG die Bahnhöfe Hagenwerder und Zittau, sowie im Netz der PKP PLK S.A. der Bahnhof Krzewina Zgorzelecka und der Abzw. Trzciniec Zgorzelecki.

### **1.3.3. Bereich Rosenthal**

Als Bereich Rosenthal wird der Abschnitt zwischen den Staatsgrenzen in km 10,027 der Strecke 6589 (Km 24,674 des Staatsvertrages bzw. 24,746 der Strecke 290 der PKP PLK S.A.) bis zum km 9,768 der Strecke 6589 (Km 24,930 des Staatsvertrages bzw. 24,991 der Strecke 786 der PKP PLK S.A.) bezeichnet.

#### **1.3.3.1. Rosenthal Gr 1**

Zur genauen Bestimmung wird die Staatsgrenze km 9,768 der Strecke 6589 (Km 24,930 des Staatsvertrages bzw. 24,991 der Strecke 786 der PKP PLK S.A.) als Rosenthal Gr 1 bezeichnet.

#### **1.3.3.2. Rosenthal Gr 2**

Zur genauen Bestimmung wird die Staatsgrenze in km 10,027 der Strecke 6589 (km 24,674 des Staatsvertrages bzw. 24,746 der Strecke 290 der PKP PLK S.A.) als Rosenthal Gr 2 bezeichnet.

### **1.3.4. Staatsgrenze**

Die Streckenabschnitte queren die deutsch-polnische Staatsgrenze an folgenden Punkten:

- zwischen dem Bf Hagenwerder und dem Bf. Krzewina Zgorzelecka in km 20,958 der Strecke 6589 = km 0,689 der Strecke 324 der PKP PLK S.A.,
- zwischen der Krzewina Zgorzelecka und dem Bereich Rosenthal Gr 2 in 10,027 der Strecke 6589 = km 24,674 des Staatsvertrages bzw. 24,746 der Strecke 290 der PKP PLK S.A.,
- zwischen dem Bereich Rosenthal Gr 1 und der Abzw Trzciniec Zgorzelecki in km 9,768 der Strecke 6589 = 24,930 des Staatsvertrages bzw. 24,991 der Strecke 786 der PKP PLK S.A.,
- zwischen der Abzw Trzciniec Zgorzelecki und dem Bf Zittau in km 8,377 der Strecke 6589 = 0,200 der Strecke 348 der PKP PLK S.A.

### **1.3.5. Prowadzenie ruchu kolejowego**

Prowadzenie ruchu kolejowego obejmuje sterowanie ruchem kolejowym z posterunków ruchu, prowadzenie ruchu pociągów i jazd manewrowych za pomocą urządzeń sterowania ruchem kolejowym, rozkazów pisemnych i poleceń, jak również wszystkie niezbędne procesy eksploatacyjne z tym związane.

#### **1.3.6. Granica prowadzenia ruchu kolejowego**

Granica prowadzenia ruchu kolejowego nie znajduje się na granicy państwowej, lecz:

- pomiędzy stacją Hagenwerder a Krzewina Zgorzelecka na końcu mostu po stronie polskiej w km 0,676 linii 324 (km 20,945 linii 6589 DB Netz AG),
- nie ustala się granice prowadzenia ruchu pomiędzy Rosenthal Gr 1 a Rosenthal Gr 2.
- pomiędzy podg Trzciniec Zgorzelecki a stacją Zittau na końcu mostu po stronie polskiej w km 0,159 linii 348 (km 8,418 linii 6589 DB Netz AG).

#### **1.3.7. Elementy infrastruktury**

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.

(...)

#### **1.3.9. Zdarzenie**

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.

#### **1.3.10. Zarządca infrastruktury (KPI)**

Podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

#### **1.3.11. Przewoźnik kolejowy (KPP) - „przedsiębiorstwo kolejowe”**

Przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.

### **1.3.5. Durchführung des Eisenbahnbetriebes**

Die Durchführung des Eisenbahnbetriebes 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.

#### **1.3.6. Grenzen der Betriebsführung**

Die Grenzen der Betriebsführung werden abweichend von der Staatsgrenze auf Grund der Brückenbauwerke über die Lausitzer Neiße wie folgt festgelegt:

- zwischen dem Bf Hagenwerder und dem Bf Krzewina Zgorzelecka im Bereich des Endes der Grenzbrücke auf dem polnischen Ufer in km 0,676 der Strecke 324 der PKP PLK S.A. (km 20,945 der Strecke 6589),
- zwischen Rosenthal Gr 1 und Rosenthal Gr 2 wird keine Grenze der Betriebsführung vereinbart.
- zwischen der Abzw Trzciniec Zgorzelecki und dem Bf Zittau im Bereich des Endes der Grenzbrücke auf dem polnischen Ufer in km 0,159 der Strecke 348 (km 8,418 der Strecke 6589).

#### **1.3.7. Infrastrukturanlagen**

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

(...)

#### **1.3.9. 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.

#### **1.3.10. Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)**

Sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben.

#### **1.3.11. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) - Eisenbahnunternehmen**

Sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.

### **1.3.12.-Aplikant**

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.

## **2. Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI**

(...)

Na odcinkach Tranzytu Uprzywilejowanego oprócz regulaminów zarządców infrastruktury kolejowej obowiązują nieniejszy MPTU.

(...)

### **2.4.3. Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej**

(...)

Nieprawidłowości występujące przy prowadzeniu kolejowego ruchu granicznego należy niezwłocznie ocenić i odpowiednio rozwiązać. Miejscowe 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 odcinkach Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka –podg. Trzciniec Zgorzelecki - Zittau są:

- ze strony DB Netz AG

Centrala Ruchu w Lipsku, Region Südost.

- ze strony PKP PLK S.A.

Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym -

Ekspozytura Zarządzania Ruchem

Kolejowym w Wrocławiu.

(...)

### **1.3.12. Zugangsberechtigte (ZB)**

Sind Eisenbahnverkehrsunternehmen und internationale Gruppierungen, oder andere natürliche oder juristische Personen, insbesondere zuständige Behörden öffentlicher Personenverkehrsdienste, Verlader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs.

Zugangsberechtigte werden in der vorliegenden ÖGV unter EVU subsummiert.

\*

## **2. Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU**

(...)

Auf den Abschnitten des Erleichterten Durchgangsverkehrs gelten neben den Regelwerken der EIU die Bestimmungen der vorliegenden ÖVED.

(...)

\*

### **2.4.3. Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern**

(...)

Bei der Durchführung des Betriebes auf dem Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs auftretende Probleme, sind unverzüglich zwischen beiden Seiten auszuwerten und zu lösen. Bei Erfordernis sind die Regelwerke der EIU bzw. die ÖVED anzupassen.

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

### **2.4.4 Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen**

Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Streckenabschnitte des Erleichterten Durchgangsverkehrs zwischen Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka –Abzw. Trzciniec Zgorzelecki - Zittau sind seitens der

- DB Netz AG:

die Betriebszentrale Leipzig der Region Südost.

- der PKP PLK S.A.

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

(...)

\*

\*

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

(...)

#### 3.2. Rozkład jazdy

##### 3.2.1. Warunki ogólne

Za opracowanie rozkładów jazdy dla odcinka linii Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka - podg. Trzciniec Zgorzelecki - Zittau według punktu 1.3.1.a) odpowiada DB Netz AG w uzgodnieniu z PKP PLK S.A.

Za opracowanie rozkładów jazdy dla pociągów pomiędzy Krzewina Zgorzelecka a podg. Trzciniec Zgorzelecki, które muszą kursować na zasadach Tranzytu Uprzywilejowanego według punktu 1.3.1.b), odpowiada PKP PLK S.A. bez uzgodnienia z DB Netz AG.

Dla odcinka linii Tranzytu Uprzywilejowanego według punktu 1.3.1.a) przewoźnicy składają wnioski dla odcinka Tranzytu Uprzywilejowanego wyłącznie przy DB Netz AG. Należy zwrócić uwagę na to, że przewoźnik zamawiający musi posiadać umowę na wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób (rzeczy) w Uprzywilejowanym ruchu Tranzytowym w rozkładzie jazdy pociągów za danego roku.

Wniosek należy składać do:

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala  
Biuro Sprzedaży**

03-734 Warszawa, ul. Targowa 74  
tel. +48 22 473-20-30 fax: +48 22 473-28-04 e-mail: ius@plk-sa.pl

(...)

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

(...)

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. Infrastrukturdaten, Fahrpläne

(...)

#### 3.2. Fahrpläne

##### 3.2.1. allgemeine Bedingungen

Die Durchführung der Fahrplankonstruktion für den Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehres zwischen Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka - Abzw. Trzciniec Zgorzelecki - Zittau nach Abschnitt 1.3.1.a) erfolgt durch die DB Netz AG in Abstimmung mit der PKP PLK S.A.

Die Durchführung der Fahrplankonstruktion für die Erleichterten Durchgangsverkehre zwischen Krzewina Zgorzelecka und dem Abzw. Trzciniec Zgorzelecki nach Abschnitt 1.3.1.b) erfolgt durch die PKP PLK S.A. ohne Abstimmung mit der DB Netz AG.

Im Erleichterten Durchgangsverkehr nach Abschnitt 1.3.1.a) beantragen die EVU die Trassen für den Abschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehres ausschließlich bei der DB Netz AG. Dabei ist zu beachten, dass das bestellende EVU einen Trassennutzungsvertrag für den Erleichterten Durchgangsverkehr mit der PKP PLK S.A. für das laufende Jahr abgeschlossen haben muss.

Der Antrag zur Trassennutzung im Erleichterten Durchgangsverkehr ist zu richten, an:

\*  
\*

\*  
\*

\*

(...)

##### 3.2.2. 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.

### **3.2.3. Individuálny rozklad jazdy pociagów**

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

### **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. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych odbywa się na podstawie karty UIC IRS 50502 oraz regulacji krajowych.

2. 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. określione 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.

3. 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.

## **3.3. Außergewöhnliche Sendungen**

### **3.3.1. Allgemeine betriebliche Bestimmungen**

1. Der Transport erfolgt auf der Grundlage des UIC Merkblattes IRS 50502, sowie der nationalen Gesetze und Richtlinien.

2. 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.

3. 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.

\*

\*

\*

\*

\*

4. Dla przewożonych stale przesyłek nadzwyczajnych może zostać uzgodniony przewóz określonymi stałymi pociągami w rocznym rozkładzie jazdy. Warunki przewozu na odcinkach linii tranzytu uprzywilejowanego łącznie ze 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.

(...)

5. 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.

6. 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.

(...)

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

(...)

5. 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.

6. 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.

(...)

\*

\*

## **5. Opis instalacji i urządzeń kolejowych**

### **5.1. Warunki techniczno-ruchowe odcinka linii Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka – podg. Trzciniec Zgorzelecki- Zittau**

#### **5.1.1. Korzystanie odcinków Tranzytu Uprzywilejowanego**

Odcinek linii Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka - podg. Trzciniec Zgorzelecki - Zittau dopuszczony jest do wszystkich rodzajów ruchu i otwarty całodobowo. W razie potrzeby DB Netz AG oraz PKP PLK S.A mogą porozumieć się w sprawie przerw w czasie otwarcia posterunków.

(...)

#### **5.1.3. Warunki techniczno-ruchowe odcinka linii Tranzytu Uprzywilejowanego**

(1) Odcinek linii Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka - podg. Trzciniec Zgorzelecki - Zittau jest nieelektryfikowaną linią jednotorową.

Pomiędzy stacji Hagenwerder i stacji Zittau znajdują się na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. stacji Krzewina Zgorzelecka (km 17,514), oraz podg. Trzciniec Zgorzelecki (km 26,100 linii 290/ km 0,000 linii 348). Na obszarze prowadzenia ruchu DB Netz AG znajduje się przystanek Hirschfelde (km 7,734 linii DB 6589).

(2) Droga hamowania na odcinkach uprzywilejowanego Tranzytu wynosi na infrastruktury PKP PLK S.A. 500 m a przy urządzeniach DB Netz AG 400 m, z wyjątkiem kierunku od przystanku Hirschfelde do Zittau od km 0,700 (linii DB 6589) do stacji Zittau 700 m.

Droga hamowania na odcinkach DB Netz AG - również pomiędzy Rosenthal Gr 1 a Gr 2 - wynosi 400 m.

## **5. Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen**

### **5.1. Betriebstechnische Bedingungen des Streckenabschnittes des Erleichterten Durchgangsverkehres Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka – Abzw. Trzciniec Zgorzelecki- Zittau**

#### **5.1.1. Nutzung der Streckenabschnitte der Erleichterten Durchgangsverkehre**

Der Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehres Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Abzw. Trzciniec Zgorzelecki - Zittau ist für alle Verkehrsarten zugelassen und ganztägig geöffnet. Nach Bedarf können die DB Netz AG und die PKP PLK S.A. Vereinbarungen über die Unterbrechung der Arbeitszeit treffen.

(...)

#### **5.1.3. Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen**

(1) Der Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehres zwischen Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Abzw. Trzciniec Zgorzelecki- Zittau ist eingleisig und nicht elektrifiziert.

Zwischen dem Bf Hagenwerder und dem Bf Zittau befinden sich im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. der Bahnhof Krzewina Zgorzelecka (km 17,514 der Strecke 290), und die Abzweigstelle Trzciniec Zgorzelecki (km 26,100 der Strecke 290/ km 0,000 der Strecke 348). Im Bereich der Betriebsführung durch die DB Netz AG befindet sich der Hp Hirschfelde (km 7,734 der Strecke 6589).

(2) Auf den Streckenabschnitten der Erleichterten Durchgangsverkehre beträgt der Bremsweg bei Signalanlagen der PKP PLK S.A. 500 m und bei Signalanlagen der DB Netz AG 400 m, außer in der Fahrtrichtung vom Hp Hirschfelde nach Zittau vom km 0,700 (DB Strecke 6589) bis zum Bf Zittau 700 m.

Der Bremsweg auf den Strecken der DB Netz AG - auch zwischen Rosenthal Gr 1 und Gr 2 - beträgt 400m.

(3) (...)

Dla odcinka linii Tranzytu Uprzywilejowanego miarodajne pochylenie wynosi 11 ‰.

(4) Dopuszczalna prędkość dla odcinki PKP PLK S.A. dopuszczalna prędkość zostanie opublikowane w wykazach maksymalnych prędkości w Regulaminie Sieci, dostępnymi na stronie internetowej Spółki PKP PLK <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/zasady-udostepniania-infrastruktury-kolejowej>,

na dany roczny rozkład jazdy pociągów dla linii 324, 290, 786 i 348, ujętymi w:

- załącznik 2.1(A) dla autobusów szynowych i elektrycznych zespołów trakcyjnych/EZT
- załącznik 2.1(P) dla pociągów pasażerskich, lokomotywa ze składem wagonów,
- załącznik 2.1(T) dla pociągów towarowych.

Dla odcinków DB Netz AG prędkości są podane w VzG (wykaz prędkości).

(5) Odcinek linii Tranzytu Uprzywilejowanego zaszerogowany jest w odniesieniu do obciążenia na oś i mb do klasy linii C3.

Na odcinku Tranzytu Uprzywilejowanego dopuszczalne są obciążenia:

- Osi na tor = 211 kN
- nacisk liniowy na 1 metr bieżący toru = 71 kN

(6) Na odcinku linii Tranzytu Uprzywilejowanego obowiązuje skrajnia taboru G2 (UIC)

Na odcinkach linii Tranzytu Uprzywilejowanego wagony piętrowe pasażerskie, które są włączane do składów pociągów, których oznaczenie rodzaju pociągu jest uzupełnione literą "D", nie są uznawane za przesyłkę nadzwyczajną.

(7) Linia po polskiej stronie jest wyposażona w radiołączność pociągowa analogowa o kanału 5, a po stronie niemieckiej jako radiołączność

(3) (...)

Für den Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs gilt die Maßgebende Neigung von 11 ‰.

(4) Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind für die Streckenabschnitten der PKP PLK S.A, in dem Verzeichnis der maximal zulässigen Geschwindigkeiten im „Regulamin Sieci“ auf der Internet-Seite der PKP PLK S.A. <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/zasady-udostepniania-infrastruktury-kolejowej> für den jeweiligen Fahrplan, die in den folgenden Anhängen

- 2.1(A) für Triebwagen (Diesel bzw. elektrisch),
- 2.1(P) für lokbespannte Reisezüge,
- 2.1(T) für Güterzüge,

für die Strecken 324, 290, 786 und 348 angegeben.

Für die Streckenabschnitte der DB Netz AG sind die Geschwindigkeiten im Verzeichnis der Geschwindigkeiten VzG angegeben.

(5) Die Streckenabschnitte des Erleichterten Durchgangsverkehrs sind hinsichtlich der zulässigen Radsatz- und Meterlasten in die Streckenklasse C3 eingestuft.

Auf den Streckenabschnitten des Erleichterten Durchgangsverkehrs beträgt die zulässige

- Radsatzlast = 20 t
- Meterlast 7,2 t/m

(6) Für die Streckenabschnitte des Erleichterten Durchgangsverkehrs gilt die Fahrzeugumgrenzungslinie G2 (UIC).

Auf den Streckenabschnitten des Erleichterten Durchgangsverkehrs gelten Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs, welche in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „D“ ergänzt sind, nicht als außergewöhnliche Sendung.

(7) Auf polnischer Seite ist analoger Zugfunk Kanal 5 und auf deutscher Seite von Hagenwerder bis Staatsgrenze GSM-R (D)

\*

\*

\*



pociągowa GSM-R (D). Od Zittau do Granicy Państwa linii jest wyposażona radiołączność pociągowa analogowa kanału E76. Na odcinku pomiędzy Rosenthal Gr 1 i Rosenthal Gr 2 można skontaktować się z dyżurnym ruchu Krzewina Zgorzelecka lub Turoszów poprzez radia kanał 5.

**(8) Urządzenia oddziaływania na pociąg**

Urządzenia oddziaływania na pociąg DB Netz AG i PKP PLK S.A. eksploatowane są w różnych systemach.

Od tarczy ostrzegawczej Vc stacji Zittau do stacji Zittau, wzgl. od tarczy ostrzegawczej Vp stacji Hagenwerder do stacji Hagenwerder odcinek linii Tranzytu Uprzywilejowanego wyposażony jest w urządzenia punktowego oddziaływania na pociąg (PZB 90).

Od Trzcince Zgorzelecki do Krzewina Zgorzelecka odcinek linii Tranzytu Uprzywilejowanego nie wyposażony jest w urządzenia SHP.

**(9) Szczególne lokalizacje urządzeń sygnałowych**  
Tarcza ostrzegawcza ToB podg. Trzciniec Zgorzelecki z kierunku Zittau znajdują się na terytorium Niemieckiej infrastruktury w km 7,421. W odstępach co 100 m tarczą ostrzegawczą znajdują się 3 wskaźniki W11 uprzedzające o sygnalizatorze na terytorium Niemieckiej infrastruktury.

Sygnały nadzorujące [tarcza ostrzegawcza przejazdowa] dla przejazdu w km 8,071 znajduje się wraz z niezbędnym urządzeniem oddziaływania punktowego do włączania na terytorium Polskiej infrastruktury.

Na odcinku pod prowadzeniem ruchu PKP PLK S.A. pomiędzy Trzcince Zgorzeleckiej a granicy Państwa (linia 348) jest zainstalowane czujnik torowy 1000 Hz systemu PZB w km 0,106 (pl LK 348) dla zabezpieczenia ToP w kierunku Zittau. W przypadku, że przejazd drogowy-kolejowy w Hirschfelde jest otwarte czujnik przytorowy PZB inicjuje zadziaływanie na pociąg z częstotliwością 1000 Hz.

Tarcza ostrzegawcza ToB dla sem. wjazdowego st. Krzewina Zgorzelecka z kierunku Hagenwerder znajdują się na terytorium Niemieckiej infrastruktury w km 21,124 (co odpowiada km 0,855 PKP PLK S.A.).

W odstępach co 100 m przed tarczą ostrzegawczą ToB stacji Krzewina Zgorzeleckiej znajdują się 3 wskaźniki W11 uprzedzające o sygnalizatorze na terytorium Niemieckiej infrastruktury.

Zugfunk und von Zittau bis Staatsgrenze analoger Zugfunk auf Kanal E 76 vorhanden. Auf dem Abschnitt zwischen Rosenthal Gr 1 und Rosenthal Gr 2 ist der Fahrdienstleiter Krzewina Zgorzelecka bzw. Turoszów über den polnischen Zugfunk Kanal 5 erreichbar.

**(8) Zugbeeinflussungsanlagen**

Die Zugbeeinflussungsanlagen werden bei der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. mit unterschiedlichen Systemen betrieben.

Ab Einfahrersignal Vc des Bahnhofes Zittau bis Bahnhof Zittau, sowie ab Einfahrersignal Vf des Bahnhofes Hagenwerder bis Bahnhof Hagenwerder ist der Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs mit Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB), Bauart PZB 90 ausgerüstet.

Von Trzciniec Zgorzelecki bis Krzewina Zgorzelecka ist die Strecke nicht mit dem polnischen System SHP ausgerüstet.

**(9) Besondere Signalstandorte**

Das Vorsignal ToB des Abzw. Trzciniec Zgorzelecki aus Richtung Zittau steht auf der deutschen Infrastruktur in km 7,421. Im Abstand von je 100 m vor dem Evsig ToB sind 3 Vorsignalbaken auf der deutschen Infrastruktur errichtet.

Die Überwachungssignale für den Bahnübergang km 8,071 befinden sich mit den erforderlichen Einschalteneinrichtungen auf der polnischen Infrastruktur.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Trzciniec Zgorzelecki und der Staatsgrenze mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. ist ein Gleismagnet 1000 Hz der PZB in km 0,106 (pl Strecke 348) für das Überwachungssignal Bü 0 (Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung) / Bü 1 (Der Bahnübergang darf befahren werden.) in Fahrtrichtung Zittau vorhanden. Im wirksamen Zustand bei Signalstellung Bü 0 löst der PZB Magnet im Zugbeeinflussungssystem PZB 90 eine 1000 Hz Beeinflussung aus.

Das Einfahrersignal ToB des Bahnhofes Krzewina Zgorzelecka befindet sich auf deutscher Infrastruktur am km 21,124 (was der Kilometrierung der PKP von 0,855 entspricht).

Im Abstand von je 100 m vor dem Evsig ToB des Bf Krzewina Zgorzelecka sind 3 Vorsignalbaken auf der deutschen Infrastruktur errichtet.

Tarcza ostrzegawcza ToB dla sem. wjazdowego st. Krzewina Zgorzelecka z kierunku Hagenwerder znajdują się na terytorium Niemieckiej infrastruktury w km 21,124 (co odpowiada km 0,855 PKP PLK S.A.).

W odstępach co 100 m przed tarczą ostrzegawczą ToB stacji Krzewiny Zgorzeleckiej znajdują się 3 wskaźniki W11 uprzedzające o sygnalizatorze na terytorium Niemieckiej infrastruktury.

(...)

(11) Przejazdy kolejowo drogowe i przejścia

Das Einfahrvorsignal ToB des Bahnhofes Krzewina Zgorzelecka befindet sich auf deutscher Infrastruktur am km 21,124 (was der Kilometrierung der PKP von 0,855 entspricht).

Im Abstand von je 100 m vor dem Evsig ToB des Bf Krzewina Zgorzelecka sind 3 Vorsignalbaken auf der deutschen Infrastruktur errichtet.

(...)

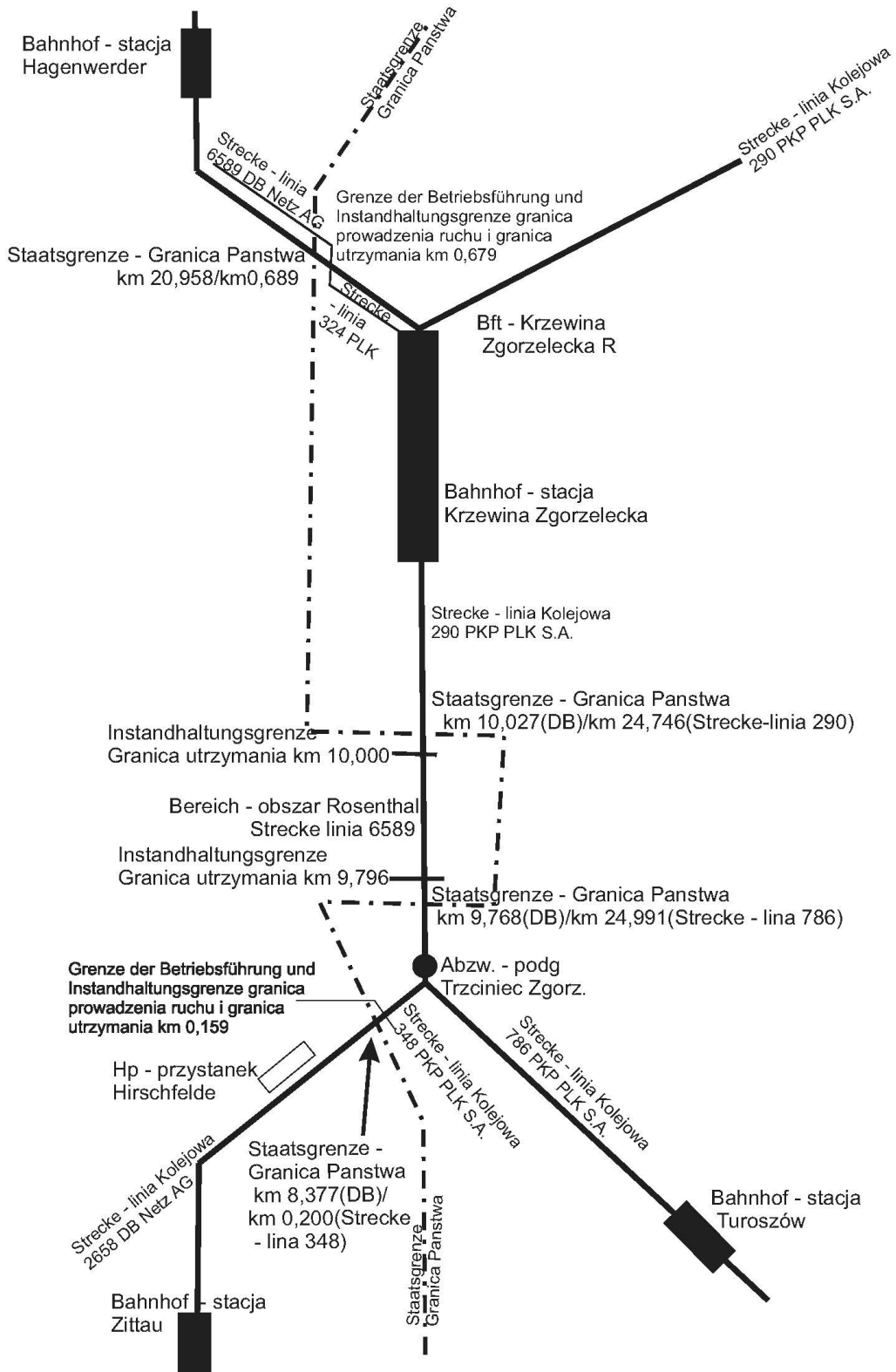
(11) Bahnübergänge und Übergänge für Reisende

\*

<b>Lage [km] Położenie</b>	<b>Art der Sicherung Rodzaj zabezpieczenia</b>	<b>Bemerkungen Uwagi</b>
21,340 Strecke / linii 6589)	Nicht technisch gesicherter Bahnübergang,	Kat. D,
14,446 Strecke / linii 290	Nicht technisch gesicherter Bahnübergang,	Kat. D, Krzewina Zgorzelecka
14,729 Strecke / linii 290	Nicht technisch gesicherter Bahnübergang,	Kat. D, Krzewina Zgorzelecka
16,122 Strecke / linii 290	Nicht technisch gesicherter Bahnübergang,	Kat. D, Krzewina Zgorzelecka
16,122 Strecke / linii 290	Elektr. Vollschränke, bedient durch den Fdl Krzewina Zgorzelecka, Signalabhängig	Kat. A, obsługiwane przez dy ruchu Krzewina Zgorzelecka
18,255 Strecke / linii 290	Elektr. Vollschränke, ferngesteuert durch den Fdl Krzewina Zgorzelecka, Signalabhängig	Kat. A, obsługiwane przez dyżurna ruchu Krzewina Zgorzelecka
8,071 Strecke / linii 6589	Bahnübergang mit Lichtzeichen und Halbschranken, özF Zittau	Kat. B obsługiwane przez dyżurna ruchu Zittau
6,893 Strecke / linii 6589	Bahnübergang mit Lichtzeichen und Halbschranken, özF Zittau	Kat. B obsługiwane przez dyżurna ruchu Zittau
6,131 Strecke / linii 6589	Nicht technisch gesicherter Bahnübergang,	Kat. D,
5,085 Strecke / linii 6589	Nicht technisch gesicherter Bahnübergang,	Kat. D,
4,075 Strecke / linii 6589	Nicht technisch gesicherter Bahnübergang,	Kat. D,
3,705 Strecke / linii 6589	Nicht technisch gesicherter Bahnübergang,	Kat. D,
3,165 Strecke / linii 6589	Bahnübergang mit Lichtzeichen und Halbschranken, özF Zittau.	Kat. B obsługiwane przez dyżurna ruchu Zittau

**5.1. A01 Plan schematyczny odcinków linii  
Tranzytu Uprzywilejowanego**

**5.1.A01 Schematischer Lageplan  
Streckenabschnitte der Erleichterten  
Durchgangsverkehre**



Wydanie zawierające OPG+MPTU, Gemeinsame Ausgabe AGV+ÖVED  
Gültig ab: 10.06.2023

(...)

## 6. Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej

### 6.1. Stosowane przepisy i wytyczne

Dla obszaru prowadzenia ruchu DB Netz AG obowiązują aktualne Warunki Użytkowania Sieci Kolejowej (Nutzungsbedingungen Netz, NBN), a na infrastrukturze PKP PLK S.A. Regulamin sieci.

W kabinach sterowniczych pojazdów trakcyjnych lub wagonów sterowniczych pociągów w tranzytu Uprzywilejowanym według punktu 1.3.1.a) muszą znajdować się:

- rozkład jazdy zarządcy infrastruktury dla odcinków Tranzytu Uprzywilejowanego;

- La DB Netz AG wydane dla obszaru Südost, 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 Wałbrzychu.

### 6.2. Zasady akceptacji taboru kolejowego

#### 6.2.1. Wymagania w zakresie wyposażenia pojazdów do systemów punktowego oddziaływania (PZB)

Pojazdy trakcyjne jadące na odcinku linii Tranzytu Uprzywilejowanego- Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka- podg. Trzciniec- Zittau muszą być wyposażone systemem PZB 90.

#### 6.2.2. Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności

Pociągi, jadące na polskiej części odcinka linii Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka- podg. Trzciniec- Zittau muszą być osiągalne za pośrednictwem polskiego radia analogowego – kanału 5.

(...)

## 6. Angaben zum Netzzugang

### 6.1 Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien

Für den Bereich der Betriebsführung 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)“.

In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen des Erleichterten Durchgangsverkehrs nach 1.3.1.a) müssen

-die Fahrplanunterlagen für die Abschnitte des Erleichterten Durchgangsverkehrs,

-die La der DB Netz AG – Ausgabe Bereich 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. 10.1

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

mitgeführt werden.

### 6.2. Anforderungen an Fahrzeuge

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

Triebfahrzeuge, die den Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs - Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka- Abzw. Trzciniec- Zittau befahren, müssen mit Systemen PZB 90 ausgerüstet sein.

#### 6.2.2. Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk

Züge, die den polnischen Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka- Abzw. Trzciniec- Zittau befahren, müssen auf dem polnischen Funknetz - Kanal 5 - erreichbar sein.

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

Pociągi jadące na niemieckim część odcinku linii Tranzytu Uprzywilejowanego Krzewina Zgorzelecka- Rosenthal Gr 2 – Rosenthal Gr 1 - podg. Trzciniec- Turoszów, nie muszą być wyposażone systemem radiowym niemieckim.

### **6.3 Proceś akceptacji pracowników przewoźnika Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI**

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

Porozumiewanie się między 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.

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

Für den Betrieb auf den zur PKP PLK S.A. gehörenden Streckenabschnitten muss das Triebfahrzeug mit einem Funkgerät, welche auf dem Netz der PLK arbeitet, und das Nothaltsystem „Radio-stop“ beinhaltet, ausgerüstet sein.

Züge, die den deutschen Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs Krzewina Zgorzelecka- Rosenthal Gr 2 – Rosenthal Gr 1 -Abzw. Trzciniec- Turoszów befahren, müssen keine deutsche Zugfunkanlage besitzen.

### **6.3 Anforderungen an das Personal des 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.

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 Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter werden Zahlen als eine Folge der einzelnen Ziffern ausgesprochen. Auf Abkürzungen ist zu verzichten. Es sind die vollständigen Namen der Betriebsstellen zu verwenden. Müssen Begriffe buchstabiert werden, ist die

przepisami DB Netz AG:

internationale Buchstabiertafel nach dem  
Regelwerk der DB Netz AG zu verwenden:

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

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.

**Regulacja dla obszaru Rosenthal:** powyższe nie dotyczy dla pociągów w tranzycie uprzywilejowanym wg 1.3.1.b) pomiędzy Krzewina Zgorzelecką a Turoszowem. Kontakt z zarządzeniem infrastruktura ma być nawiązany poprzez dyżurny ruchu Krzewina Zgorzelecka.

### 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.

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.

**Regelung für den Bereich Rosenthal:** die vorliegende Regelung gilt nicht für den Erleichterten Durchgangsverkehr gemäß Punkt 1.3.1.b) zwischen Krzewina Zgorzelecka und Turoszów. Der Kontakt zum EIU ist über den Fdl Krzewina Zgorzelecka herzustellen.

### 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.

\*  
\*  
\*

**7. Uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S. A. i DB Netz AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych**

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

**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 Eisenbahninfrastruktur- unternehmen abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf den Streckenabschnitten des Erleichterten Durchgangs-verkehrs	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	<b>Polecenia i informacji - Oznaczenie pociągów</b> 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”. 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”.	<b>Aufträge und Meldungen - Bezeichnen der Züge</b> 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.	Do Ir-1 § 23 ust. 7, 8 i 9 Zu Ir-1 § 23 Abs. 7, 8 und 9
4.	-	<b>Przewozy towarów niebezpiecznych na odcinkach Tranzytu Uprzywilejowanymi</b> Pociągi na odcinku Tranzytu Uprzywilejowanym Hagenwerder-Zittau według punktu 2.1.a) nie wolno kursować z towarem niebezpiecznym - w tym z TWR (towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z działem 1.10.3.1.2 RID). Dla przewozów towarów niebezpiecznych na odcinku Tranzytu Uprzywilejowanym według punkt 2.1.b) przez obszar Rosenthal należy stosować przepisy PKP PLK S.A. Dyspozytor ds planowania w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Wrocławiu zobowiązany jest do wysyłania wykazu pojazdów kolejowych w składzie tego	<b>Gefahrguttransporte auf den Abschnitten des Erleichterten Durchgangsverkehrs</b> Im Erleichterten Durchgangsverkehr Hagenwerder - Zittau nach Abschnitt 2.1.a) dürfen keine Züge mit gefährlichen Gütern - darunter auch gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID - verkehren. Für Gefahrguttransporte auf dem Abschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs nach 2.1.b) über den Bereich Rosenthal sind die Regeln der PKP PLK S.A. anzuwenden. Die bei der Planung von Zügen mit gefährlichen Gütern - darunter auch gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID - erforderliche Wagenliste, oder der Auszug aus dem	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>pociągu lub wyciąg z systemu SEPE - wymagany do planowania pociągów z towarami niebezpiecznymi - w tym z TWR - z odpowiednim wyprzedzeniem przed wjazdem na odcinku Tranzytu Uprzywilejowanym do Betriebszentrale w Lipsku.</p> <p>W przypadku zdarzeń na obszarze Rosenthal należy niezwłocznie poinformować dyżurna ruchu Zittau, którego informuje centrum alarmowe w Betriebszentrale Lipsk.</p>	<p>System SEPE hat der Disponent für Planung in der Außenstelle des Centrums Zarahandlung Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. in Wrocław rechtzeitig vor dem Befahren des Abschnitts des Erleichterten Durchgangsverkehrs an die Betriebszentrale Leipzig zu übersenden. Bei Ereignissen im Bereich Rosenthal ist unverzüglich der Fahrdienstleiter Zittau zu verständigen, welcher die Notfallleitstelle der Betriebszentrale Leipzig informiert.</p>		* * * * * * * *
		(...)	(...)		
7.	<p>Do 408.2301 rozdz. 1 Zu 408.2301 Abschn. 1</p>	<p><b>Brak znajomości linii przez maszynistę</b></p> <p>Prowadzenie pociągów przez maszynistę, nieposiadającego znajomości na odcinku linii tranzytu uprzywilejowanego jest zabronione.</p>	<p><b>Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren</b></p> <p>Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist auf den Streckenabschnitten der Erleichterten Durchgangsverkehre nicht erlaubt.</p>	<p>Do Ir-1§ 16 ust. 3 Zu Ir-1 § 16 Abs.3</p>	* *
8.	<p>Do 408.0331 rozdz. 3 ust. 3 i do 408.2331 rozdz. 3 ust. 3Zu 408.0331 Abschn. 3 Abs. 3 zu 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3</p>	<p><b>Czoło pociągu znajduje się za semaforem</b></p> <p>Jeśli na odcinkach PKP PLK S.A. nie można stwierdzić jaki sygnał podaje semafor lub nie można podać sygnału zezwalającego na semaforze na odcinkach PKP PLK S.A. i DB Netz AG, maszyniście należy wydać rozkaz pisemny G nr 2.</p>	<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>	<p>Do § 62 ust. 5 Zu § 62, Abs. 5</p>	
9.	<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 linii tranzytu uprzywilejowanego wydają polecenia na przejazdy przez granicę prowadzenia ruchu 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</p>	<p><b>Schriftliche Befehle</b></p> <p>Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf den Streckenabschnitten der Erleichterten Durchgangsverkehre erteilen Aufträge an Zugfahrten, welche die Grenze der Betriebsführung überschreiten 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</p>	<p>Do § 58 Zu § 58</p>	* *



		<p>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 na te załączniki. W przypadku rozkazu pisemnego wydanego dla innego pociągu, numerację załącznika językowego można rozpocząć od „1W”.</p> <p>Jeżeli wyjątkowo należy użyć innego tekstu, to należy skreślić wpis „<i>Siehe Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14 (eigenes Blatt)/patrz Załącznik językowy do rozkazu G 14 (osobna kartka)</i>” i wpisać dwujęzycznie inny tekst-do druku rozkazu 14.</p>	<p>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>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.</p>	
		(...)	(...)	
		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 408.0411 rozdział 2 Do 408.2411 rozdział 2 zu 408.0411 Abschn. 2 zu 408.2411 Abschn. 2	<b>Przekazywanie rozkazu „G”</b>  Dyżurna ruchu Hagenwerder i Zittau podyktują dwujęzyczne rozkazy pisemne „G” d/pl.  Na odcinkach Tranzytu Uprzywilejowanych dwujęzyczne rozkazy pisemne „G” d/pl można dyktować przez radiotelefon.	<b>Befehl G d/pl übermitteln</b>  Der Fdl Hagenwerder und der Fdl Zittau diktiert schriftliche zweisprachige Befehle G d/pl an Züge. Auf dem Abschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs können zweisprachige Befehle G d/pl an Züge fernmündlich diktiert werden.	ust. § 58 zu § 58
		(...)	(...)	

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 Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs 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 c und zu le-1 (E1) § 16 pkt 6c
18.	Do 408.0435 rozd. 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, 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
		(...)	(...)	
20.	Do 408.0435 rozdział 3 (6) zu 408.0435 Abschn. 3 (6)	<b>Konwojowanie pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi</b> Jeżeli na odcinku Tranzytu Uprzywilejowanym jazdy pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi muszą się odbyć pod nadzorem konwojenta należy potwierdzić dyżurnemu ruchu obecność konwojenta w pociągu.	<b>Züge begleiten, die außergewöhnliche Sendungen befördern</b> Wenn auf dem Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs Züge mit außergewöhnlichen Sendungen befördert und durch eine Fachkraft begleitet werden müssen, muss dem Fdl bestätigt werden, dass sich die Fachkraft im Zug befindet.	Do Ir-10 zu Ir-10
21.	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
22.	Do 408.0445 oraz 408.2445 zu 408.0445 und zu 408.2445	<b>Pociągi pchane</b> Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinkach linii tranzytu uprzywilejowanego jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.	<b>Geschobene Züge</b> Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf den Streckenabschnitten der Erleichterten Durchgangsverkehre außer Meß-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	Do Ir-1 § 67 ust. 1a Zu Ir-1 § 67 Abs. 1

		(...)	(...)	
<b>26.</b>	Do 408.0411 rozd. 5 408.2411 rozd. 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
		(...)	(...)	
<b>40.</b>	Do 408.0481 rozd. 10 oraz do 408.2481 rozd. 7 Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481A bschn. 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 den Streckenabschnitten des Erleichterten Durchgangsverkehrs 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.	Do Ir-1 § 55 ust. 10 Zu Ir-1 § 55 Abs. 10
<b>41.</b>	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
<b>42.</b>	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
		(...)	(...)	
<b>45.</b>	Do 408.0531 rozd. 1	<b>Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia</b> Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego	<b>Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen</b> Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den	Do Ir-1 § 64 ust. 12 i ust. 14 Ir-1a § 7

	<p>oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531</p>	<p>porozumiewania się z dyżurnym ruchu w następujących sytuacjach: a) niedopuszczalne przejechanie obok semafora lub innego sygnalizatora wskazującego sygnał „Stój”; b) przejechanie poza miejsce wymaganego zatrzymania według rozkazu pisemnego; c) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający; d) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje światło unieważniające; e) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy tarczy zaporowej (światlnej) - która pokazuje sygnał Ra 12; f) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy tarczy zaporowej (światlnej) - która pokazuje światło unieważniające; g) niedopuszczalne przejechanie poza koniec zezwolenia na jazdę w systemie ETCS; h) przejście w tryb „TR” w systemie ETCS; i) przejście w tryb „TR” w systemie ETCS wraz z komunikatem tekstowym “nieprawidłowe wyposażenie szlaku “; j) nagłe hamowanie w systemie ETCS w poziomie „0” w trybie “UN” przy semaforze, który wskazuje sygnał zezwalający. k) nagłe hamowanie w systemie ETCS w poziomie „0” w trybie “UN” przy semaforze, który wskazuje światło unieważniające. Maszynista może kontynuować jazdę dopiero po otrzymaniu pisemnego rozkazu G nr 2.</p>	<p>Fahrdienstleiter verständigen: a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal; b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre; c) PZB-Zwangsbremung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; d) PZB-Zwangsbremung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt; e) PZB-Zwangsbremung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt; f) PZB-Zwangsbremung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt; g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt; h) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR; i) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“; j) Zwangsbremung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; k) Zwangsbremung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt. Die Weiterfahrt darf nur nach Erteilung eines Befehl G Nr. 2 erfolgen.</p>	<p>ust. 6 Zu Ir-1 § 64, Abs. 12 und Abs. 14 Ir-1a § 7 Abs. 6</p>
<p>46.</p>	<p>Do 408.0531 rozd. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531</p>	<p><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”.</p>	<p><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.</p>	<p>Do Ir-1 § 64 ust. 13 Zu Ir-1 § 64* Abs. 13*</p>
		<p>(...)</p>	<p>(...)</p>	

<p><b>49.</b></p> <p>Do 301.1101 odc. 2 Zu 301.1101 Abschn 2</p>		<p><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.</p>	<p><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.</p>	<p>Do le-1 § 14 ust (1), punkt 2) Zu le-1 § 14 Abs (1), punkt 2)</p>
<p><b>50.</b></p> <p>Do 408.0551 rozd. 1 Do 408.2691 rozd. 6 Zu 408.0551 Abschn. 1 zu 408.2691 Abschn. 6</p>		<p><b>Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu</b> Jeżeli stwierdzono niekompletny 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.  Jeśli maszynista stwierdzi całkowicie wygaszony sygnał czoła pociągu, wtedy on musi natychmiast zatrzymać pociąg. Po zatrzymaniu pociągu, należy zgłosić nieprawidłowość dyżurnemu ruchu. Należy spróbować przywrócić właściwe osygnalizowanie czoła pociągu. Obowiązuje to także wtedy jeżeli dyżurny ruchu zatrzyma pociąg. Maszynista nie może kontynuować jazdy z całkowitym brakiem oświetlenia pociągu.</p>	<p><b>Spitzensignal nicht in Ordnung</b> Wenn festgestellt wird, dass das Spitzensignal unvollständig 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.  Wenn der Triebfahrzeugführer feststellt, dass das Nachtzeichen des Spitzensignals an seinem Zug erloschen ist, muss er den Zug sofort anhalten. Nachdem sein Zug hält, muss der Triebfahrzeugführer die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden. Er muss versuchen, das Nachtzeichen in Ordnung zu bringen. Dies gilt auch, wenn der Fahrdienstleiter den Zug angehalten hat. Der Triebfahrzeugführer darf mit erloschenem Nachtzeichen nicht weiterfahren.</p>	<p>Do Ir-1 § 77 ust. 1 Zu Ir-1 § 77 Abs. 1</p>
		<p>(...)</p>	<p>(...)</p>	
<p><b>52.</b></p> <p>Do 408.2561 rozd. 1 Zu 408.2561 Abschn. 1</p>		<p><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 sygnałem „Stój“. Maszynista może jechać najwyżej 20 km/h.</p>	<p><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. Die Höchstgeschwindigkeit beim Fahren auf Sicht beträgt 20 km/h.</p>	<p>Do Ir-1 § 32  Zu Ir-1 § 32*</p>
<p><b>53.</b></p> <p>Do 408.0561 oraz 408.2561</p>		<p><b>Zmniejszone tarcie między kołami, a szyną</b> 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><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 Streckenabschnitte des Erleichterten</p>	<p>Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) Zu Ir-1 §</p>

	<p>rozd. 2 ust. 2</p> <p>Zu 408.0561 und 408.2561 Abschn. 2 Abs. 2</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>Durchgangsverkehrs 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>58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k</p>
54.	<p>Do 408.0571 rozdz. 5 do 7 oraz 408.2571 rozdz. 5 do 7 Zu 408.0571 Abschn. 5 bis 7 und zu 408.2571A bschn. 5 bis 7</p>	<p><b>Unieruchomiony pociąg na szlaku (...)</b></p> <p>Jeśli maszynista pojazdu dwustrakcyjnego może kontynuować jazdę unieruchomionego pociągu, to po zmianie rodzaju trakcji, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu.</p> <p>(...)</p>	<p><b>Liegegebliebener Zug auf der freien Strecke (...)</b></p> <p>Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegegebliebenen 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 Ir-1 § 58, (3) Pkt. 2 Buchst. k und § 64 Abs. 17, und § 70 Abs. 6-13</p>
55.	<p>Do 408.0571 zu 408.0571</p>	<p>(...)</p> <p><b>Unieruchomiony pociąg na odcinkach linii Tranzytu Uprzywilejowanego</b></p> <p>Jeżeli odcinkach linii Tranzytu Uprzywilejowanego został uszkodzony pojazd trakcyjny KPP, lub pociąg nie jest w stanie kontynuować jazdy, należy poinformować niezwłocznie dyżurnego ruchu odcinka – na którym znajduje się kabina pojazdu trakcyjnego prowadzącego. Należy podać dokładny informacji o lokalizacji pociągu.</p> <p>Po przekazaniu przez maszynistę powyższe informacji, pociąg nie może się poruzać bez zgody dyżurnego ruchu, komu zgłoszono zatrzymanie.</p> <p>Jeżeli uszkodzony pojazd trakcyjny pociągu Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder-Zittau znajduje się na infrastruktur PKP PLK S.A. i nie jest zdolny do dalszej jazdy, dyżurny ruchu stacji Krzewina Zgorzelecka po uzgodnieniu z Ekspozyturą Zarządzenia Ruchem Kolejowym w Wrocławiu ma powiadomić dyżurnego ruchu stacji Hagenwerder. Dla pociągów pasażerskich w RRJ dalsza</p>	<p>(...)</p> <p><b>Liegegebliebener Zug auf dem Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs</b></p> <p>Sofern auf dem Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs ein Triebfahrzeug eines EVU beschädigt wird oder nicht im Stande ist, seine Fahrt fortzusetzen, ist der Fahrdienstleiter des Streckenabschnittes – auf welchem sich der führende Führerstand des Zuges befindet - unverzüglich darüber zu informieren und eine genaue Standortmeldung abzugeben.</p> <p>Mit Abgabe dieser Meldung darf der Zug ohne Mitwissen des Fahrdienstleiters, bei welchem das Halten gemeldet wurde, nicht bewegt werden.</p> <p>Ist das schadhafte Triebfahrzeug eines Zuges des Erleichterten Durchgangsverkehrs Hagenwerder-Zittau im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. nicht fahrtüchtig, dann muss der Fahrdienstleiter Krzewina Zgorzelecka in Abstimmung mit der Betriebsleitung in Wrocław den Fahrdienstleiter Hagenwerder verständigen. Die weitere Verfahrensweise bei Reisezügen des</p>	<p>Do §§ 68 - 70, Ir-15 zu §§ 68 - 70, Ir-15</p>

		<p>procedura zostanie opisana w punkcie 7.1.58.</p> <p>Jeżeli uszkodzony pojazd trakcyjny znajduje się na terenie niemieckiej infrastruktury pomiędzy Rosenthal Gr 1 i Rosenthal Gr 2 i nie jest zdolny do dalszej jazdy, wtedy PKP PLK S.A. dla pociągów Tranzytu Uprzywilejowanego musi podjąć działania zgodnie z wewnętrznymi regulacjami PKP PLK S.A., aby holować uszkodzonego pociąg z kierunku Turoszów lub Krzewina Zgorzelecka. Jeśli jest to pociąg niemieckiego Tranzytu Uprzywilejowanego, należy postępować jak na sieci PKP PLK S.A. zgodnie z punktem 7.1.58.</p>	<p>Netzfahrplanes wird im Punkt 7.1.58. konkretisiert.</p> <p>Ist ein Triebfahrzeug auf der deutschen Infrastruktur zwischen Rosenthal Gr 1 und Rosenthal Gr 2 schadhaft und nicht fahrtüchtig, hat die PKP PLK S.A. für Züge des polnischen Erleichterten Durchgangsverkehrs Maßnahmen nach dem internen Regelwerk der PKP PLK S.A. einzuleiten, und den liegengebliebenen Zug von Turoszów oder Krzewina Zgorzelecka hereinzuholen. Wenn es sich dabei um einen Zug des deutschen Erleichterten Durchgangsverkehrs handelt, ist wie auf dem Netz der PKP PLK S.A. gem. des Punktes 7.1.58. zu verfahren.</p>	
<b>56.</b>	Do 408.0571 zu 408.0571	<p><b>Holowanie uszkodzonych pociągów pasazerskich</b></p> <p>Pociągi pasazerskie przewoźników niemieckich nie są wyposażone z półsprzęgiem, i nie można holować uszkodzone pociągi ze szlaku bez udziału przewoźnika.</p> <p>Gdy taki pociąg nie może kontynuować jazdy na odcinku linii Tranzytu Uprzywilejowanego z powodu usterki, dyżurny ruchu Krzewina Zgorzelecka musi poinformować dyżurnego ruchu Hagenwerder. Niezależnie od zamierzonego kierunku jazdy pociągu uszkodzonego, pojazd do holowania powinien być wysłany od stacji Hagenwerder.</p> <p>a) jeśli pociąg uszkodzonego znajduje się pomiędzy Hagenwerder a Krzewina Zgorzelecka, należy wysłać pociąg do holowania po torze zamkniętym z Hagenwerder.</p> <p>b) jeśli pociąg uszkodzonego znajduje się na stacji Krzewina Zgorzelecka pomiędzy Krzewina Zgorzelecka R i stacji Krzewina, w tym przypadku jazd pociągu obok semafora wjazdowego B odbywa się na rozkaz pisemnego do toru zajętego.</p> <p>c) jeśli pociąg uszkodzonego znajduje się na stacji Krzewina Zgorzelecka, można od semafora drogowskazowego manewrować do uszkodzonego pociągu.</p> <p>d) jeśli pociąg uszkodzonego znajduje się pomiędzy Krzewina Zgorzelecka a Trzciniec – również, jeśli on stoje na odcinku niemieckim pomiędzy Rosenthal Gr 1 i Gr 2 – należy jechać od Krzewiny Zgorzeleckiej po torze zamkniętym do uszkodzonego pociągu.</p> <p>e) jeśli pociąg uszkodzonego znajduje się pomiędzy Trzciniec a Granicy</p>	<p><b>Liegengebliebene Reisezüge hereinholen</b></p> <p>Die Reisezüge deutscher EVU's führen entgegen der Regelungen der polnischen NBN -Regulamin Sieci – keine Notkupplungen für die Mittelpufferkupplungen auf den Zügen mit, und können nicht ohne Mitwirkung des EVU abgeschleppt werden. Wenn so ein Zug im Abschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs liegenbleibt, hat der Fdl Krzewina Zgorzelecka den Fdl Hagenwerder zu verständigen. Unabhängig von der beabsichtigten Fahrtrichtung des liegengebliebenen Zuges sollte ein Hilfstriebfahrzeug nach Möglichkeit von Hagenwerder aus zugeführt werden.</p> <p>a) Befindet sich der liegengebliebene Zug sich zwischen Hagenwerder und Krzewina Zgorzelecka, ist das Hilfstriebfahrzeug als Sperrfahrt zum liegengebliebenen Zug zu senden.</p> <p>b) Steht der liegengebliebene Zug im Bahnhof Krzewina Zgorzelecka zwischen Krzewina Zgorzelecka R und dem ehemaligen Bahnhof, dann ist - nachdem die Maßnahmen für die Einfahrt in ein besetztes Gleis durchgeführt wurden - das Hilfstriebfahrzeug als Zugfahrt ab dem Esig B mittels Ersatzauftrag an den liegengebliebenen Zug heranzuführen.</p> <p>c) Steht der liegengebliebene Zug im Bahnhof Krzewina Zgorzelecka, kann das Hilfstriebfahrzeug ab dem Zwischensignal D als Rangierfahrt an den Schadzug fahren.</p> <p>d) Steht der liegengebliebene Zug zwischen Krzewina Zgorzelecka und Abzw Trzciniec Zgorzelecki – auch wenn es im deutschen Abschnitt zwischen Rosenthal Gr 1 und Gr 2 ist – dann ist das Hilfstriebfahrzeug ab Krzewina Zgorzelecka als Sperrfahrt an den liegengebliebenen Zug zu fahren.</p> <p>e) Steht der liegengebliebene Zug</p>	Do §§ 68 - 70, Ir-15 zu §§ 68 - 70, Ir-15

		Państwa, należy jechać od semafora wjazdowym Trzciniec po torze zamkniętym do uszkodzonego pociągu. Dyspozytura Betriebszentrale DB Netz decyduje z uzgodnieniem przewoźnika, czy pociąg zostanie ciągnięty w kierunku Hagenwerder, czy on ma poruszać się w kierunku Zittau.	zwischen Abzw Trzciniec Zgorzelecki und der Staatsgrenze (Strecke 348), ist ab dem Blocksignal A des Abzw Trzciniec Zgorzelecki als Sperrfahrt an den liegengebliebenen Zug zu fahren. Die Betriebszentrale Leipzig entscheidet im Einvernehmen mit dem EVU, ob der Zug in Richtung Hagenwerder gezogen, oder in Ri. Zittau bewegt werden soll.	
57.	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
58.	Do 408.0572 rozd. 4-6 Zu 408.0572 Abschn 4-6  Do 408.2572ro zdz. 2 zu 408.2572A bschn. 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 kolejowo-drogowy 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
		(...)	(...)	
60.	Do 408.0581 rozd. 3 oraz 408.2581 rozd. 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 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	<b>Notruf / Alarmsignal</b> Nach dem Eingang - eines Alarmsignals A1-r und der fehlenden Verständigungsmöglichkeit mit dem Fdl muss der Tf nach dem Anhalten und der Feststellung, dass es keine Fahrthindernisse gibt, - eines Notrufs der DB Netz AG muss der Tf die Geschwindigkeit des Zuges sofort auf 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.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 le-1 § 15 ust. 1 pkt. 1 lit d i pkt 2 lit e i f 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



		polecenie.		
61.	Do 408.0581ro zdz. 4 oraz 408.2581 rozd. 4 Zu 408.0581 Abschn. 4 und zu 408.2581A bschn. 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
62.	Do 408.0581 rozd. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3	<b>Sygnal alarmowy na obszarze Rosenthal</b> O Kolejowe połączenie alarmowe/ nadania sygnału alarmu przy zdarzeniach i nieprawidłowościach na obszarze Rosenthal dyżurny ruchu Turoszów wzgl. Krzewina Zgorzelecka natychmiast informuje dyżurny ruchu Zittau - z podaniem przyczyny i ewentualną żądaniem o pomoc.	<b>Notrufe im Bereich Rosenthal</b> Notrufe bei außergewöhnlichen Ereignissen und Unregelmäßigkeiten im Bereich Rosenthal sind sofort vom Fdl Turoszów bzw. Fdl Krzewina Zgorzelecka an den Fdl Zittau mit Angabe des Grundes und einer eventuellen Hilfsanforderung weiterzugeben.	Do § 64 ust. 5 oraz § 69 Zu § 65 Abs. und § 69
		(...)	(...)	
74.	Do 408.4841 rozd. 4 Zu 408.4841A bschn. 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 I 4, Ir-9 § 15 ust. 2 Zu Ir- 1 § 12 Abs. 2 und 4 Ir-9 § 15 Abs. 2

## **7.2. Spezifikationen technischer Anforderungen**

### **7.2.1. Schalten von sicherheitsrelevanten Systemen**

Für Fahrzeuge, die nur im Stillstand umschalten können, oder nur mit einem der Sicherheitssysteme (PZB- oder SHP) ausgerüstet sind, ist keine Transition vorgesehen.

Eine Fahrt von Zügen des Erleichterten Durchgangsverkehrs nach Abschnitt 1.3.1.b) ohne PZB-Ausrüstung über den Abschnitt der DB Netz AG Rosenthal Gr-1 – Rosenthal Gr-2 ist zulässig.

### **7.2.2. Schalten von Funkanlagen im Erleichterten Durchgangsverkehr**

#### (1) Fahrtrichtung Hagenwerder - Zittau

Das Umschalten in das polnische analoge Zugfunknetz - auf den Zugfunkkanal R 5 - erfolgt an dem Signal W 28, welches am km 0,676 der Strecke 324 aufgestellt ist. Im Bereich Rosenthal erfolgt kein Umschalten des Zugfunksystems.

Das Umschalten in den analogen Zugfunk deutscher Bauart (E72) hat an der Grenze der Betriebsführung in km 8,418 zu erfolgen.

#### (2) Fahrtrichtung Zittau - Hagenwerder

Das Umschalten in das polnische analoge Zugfunknetz - auf den Zugfunkkanal R 5 - erfolgt an dem Signal W 28, welches an der Grenze der Betriebsführung bei Trziniec Zgorzelecki in km 0,159 der Strecke 348 aufgestellt ist. Im Bereich Rosenthal erfolgt kein Umschalten des Zugfunksystems.

Das Umschalten in das deutsche GSM-R-Netz ist am Orientierungszeichen GSM-R (D) in km 20,945 vorzunehmen.

## **7.2. Betriebliche Vorgaben zur Transition**

### **7.2.1. Transition der Zugsicherungssysteme**

Für Triebfahrzeuge, welche ihre Systeme nur im Stillstand umschalten können, oder nur mit einem der Sicherheitssysteme (PZB- oder SHP) ausgerüstet sind, ist keine Transition vorgesehen.

Eine Fahrt von Zügen des Erleichterten Durchgangsverkehrs nach Abschnitt 1.3.1.b) ohne PZB-Ausrüstung über den Abschnitt der DB Netz AG Rosenthal Gr-1 – Rosenthal Gr-2 ist zulässig.

### **7.2.2. Transition der Zugfunksysteme im Rahmen des Erleichterten Durchgangsverkehrs**

#### (1) Fahrtrichtung Hagenwerder - Zittau

Das Umschalten in den analogen Zugfunk deutscher Bauart (E72) hat an der Grenze der Betriebsführung in km 8,418 zu erfolgen.

#### (2) Fahrtrichtung Zittau - Hagenwerder

Das Umschalten in das polnische analoge Zugfunknetz - auf den Zugfunkkanal R 5 - erfolgt an dem Signal W 28, welches an der Grenze der Betriebsführung bei Trziniec Zgorzelecki in km 0,159 der Strecke 348 aufgestellt ist. Im Bereich Rosenthal erfolgt kein Umschalten des Zugfunksystems.

Das Umschalten in das deutsche GSM-R-Netz ist am Orientierungszeichen GSM-R (D) in km 20,945 vorzunehmen.

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



## **9. Postanowienia końcowe**

### **9.1. Postanowienia ogólne**

MPTU dla odcinków Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka - Zittau, sporządzone zostało w dwóch dwujęzycznych oryginałach, zarówno w języku polskim jak i niemieckim, przy czym obydwie teksty są na równie wiążące. DB Netz AG i PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych we Wałbrzychu otrzymują po jednym dwujęzycznym egzemplarzu.

(...)

## **9. Schlussbestimmungen**

### **9.1. Allgemeine Regelungen**

Die ÖVED für den Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehres zwischen Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka - Zittau 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 Wałbrzychu (Infrastrukturbetrieb Wałbrzych) der PKP PLK S.A. erhalten je eine zweisprachige Ausfertigung.

(...)

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

„Miejscowe porozumienie graniczne między DB Netz AG Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement, sowie Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu dla odcinkach Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka - podg. Trzciniec - Zittau wchodzi w życie dnia 11.12.2023r.

Jednocześnie w tym dniu traci moc prawną „Porozumienie dodatkowe dla kolejowego ruchu granicznego między PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Deutsche Bahn AG część II, Miejscowe Porozumienie Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka - Hirschfelder z dnia 01.01.1998, a treść Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008. nie stosuje się na odcinku linii Tranzytu uprzywilejowanym regulowanym niniejszym MPTU.

Wałbrzych, xx.xx.2023  
za/für die  
PKP PLK SA

Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych we Wałbrzychu

Zastępca Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych we Wałbrzychu ds. Eksploatacyjnych

### **9.3. Inkraftsetzung**

Die „Örtliche Vereinbarung für den Erleichterten Durchgangsverkehr zwischen der DB Netz AG Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement sowie Anlagen- und Instandhaltungsmanagement der Region Südost und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.), Zakład Linii Kolejowych in Wałbrzych (Infrastrukturbetrieb der Eisenbahn in Wałbrzych) für die Streckenabschnitte zwischen Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka - Zittau“ tritt am 11.12.2023 in Kraft.

Mit diesem Tage endet die Gültigkeit der „Zusatzvereinbarung für den Eisenbahngrenzverkehr zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Staatlichen Unternehmen "Polnische Staatsbahnen", Teil II Örtliche Bestimmungen für die beiderseitig Erleichterten Durchgangsverkehre auf dem Streckenabschnitt Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka - Hirschfelde“ vom 01.01.1998 und die Regeln der allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖVED aufgeführten Streckenabschnitten des Erleichterten Durchgangsverkehrs nicht angewendet.

Dresden, xx.xx.2023  
za/für die  
DB Netz AG

Michael Wuth  
Leiter Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost

Jan Haußner  
Leiter Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost

## 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

10.1.1. Rozkazy G1-14 pl/d (strona przednia)

10.1.1. Befehle G1 – 14 d/pl (Vorderseite)

Befehle G1-14 Rozkazy G1-14		Vordruck Druk		von z	
<p><b>Triebfahrzeugführer</b> maszynista pojazdu trakcyjnego Zug - Sperrfahrt Pociąg - jazda po torze zamkniętym - popychacz do pociągu - "jazda manewrowa"</p> <p>Standort: ..... in Regelgleis - Gegengleis - Gleis: Miejsce: ..... po torze prawym - torze lewy - torze: (Gleis-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) (km/Signal/Weiche) (tor nr. postawienie / od postawienia do postawienia)</p>					
<p><b>1 Sie dürfen im Bf</b> Zezwalam kontynuować jazdę ze stacji..... weiterfahren.</p>					
<p>1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Jechac do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h.</p>					
<p><b>2 Sie dürfen</b> worbefahren - weiterfahren nach Vorbefahrt / TR - am / an / in Zezwalam przejechać - jechać dalej - po przejechaniu ETCS TR</p>		<p>Bezeichnung des Signals / Bf / stacji / Oznaczenie semafora / km / Abzw / / podg / / Üst / / podg</p>			
<p>Einfahrtssignal / Zwischenignal / semafora wjazdowego / semafora drogowaskazowego / / Ausfahrtsignal / Sperrsignal / Blocksignal / / semafora wyjazdowego / tarczy zapornej / semafora odstępow. / / Signal Sh. 2 / D1 / / Signalu Sh 2 / D1 / / Signal Ne 14 / ETCS-Blockstelle / ETCS-Halt / Sygnalu Ne 14 / ETCS-podg / ETCS-zatrzymanie</p>					
<p>2.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Jechac do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h.</p>					
<p><b>3 Sie dürfen aus dem Bf</b> Zezwalam wyjechać ze stacji..... ausfahren.</p>					
<p>3.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Jechac do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h.</p>					
<p><b>4 Sie fahren auf dem Gegengleis von</b> Jechac po torze lewym od ..... do ..... bis ..... do .....</p>					
<p><b>5 Sie - fahren / schieben nach - von</b> Jazda / popychanie - od ..... w Richtung ..... bis ..... w kierunku ..... do ..... und kehren zurück. I jazda z powrotem.</p>					
<p>5.1 Hinfahrt auf dem Regelgleis, Rückfahrt auf dem Gegengleis. Po torze prawym, a powrót po torze lewym.</p>					
<p>5.2 Hinfahrt auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf dem Regelgleis. Po torze lewym, a powrót po torze prawym.</p>					
<p><b>8 Sie müssen - zwischen Zms</b> Miedzy - postankiem zapowiadawczym ..... und Zms ..... a postankiem zapowiadawczym .....</p>					
<p>- im Bf / auf Abzw / Üst - w stacji / podg / podg halten vor BU ..... in km ..... / km zatrzymać pociąg przed przejazdem w km ..... / km ..... / km ..... Sie dürfen weiterfahren, wenn BU gesichert ist. Dalsza jazda po zabezpieczeniu przejazdu.</p>					
<p><b>10 Fahren Sie signalgeführt weiter</b> Zezwalam jechać dalej zgodnie ze wskazaniami semafora/ wybrać poziom/ wybrać tryb / Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren. Jechac 2000 m z maksymalną prędkością 40 km/h.</p>					
<p>10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren. Jechac 2000 m z maksymalną prędkością 40 km/h.</p>					
<p><b>11 Beachten Sie niedrige Geschwindigkeiten gemäß Führeranzeigle und Langsamfahrtsignale.</b> ograniczonej prędkości wyświetlanych w kabine maszynisty oraz sygnałów ograniczenia prędkości.</p>					

302.2000V01

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

12 Sie müssen folgende Geschwindigkeiten beachten: Należy przestrzegać następujących ograniczeń prędkości:		und		Grund Nr. Przyczyna	
km/h	auf Sicht na widoczność	im / auf / zwischen na / pomiędzy Bf / Abzw / Üst stacji (g) / podg / podg	a	in / von na / od km / Sig km/semafor.	bis do km / Sig km/semafor.
	auf Sicht na widoczność				
	auf Sicht na widoczność				
	auf Sicht na widoczność				
12.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an Fahrdienstleiter Sprawdź, czy na torze nie ma przeszkód do jazdy; powiadom o wyniku dyżurnego ruchu.....				
12.2	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnübergang/Reisenüberweg Signal Zp 1/Rp 1 räumen Sie den Bahnübergang/ Reisenüberweg schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Ende der Straße/des Reisenüberwegs erreicht hat Przy zbliżeniu się do przejazdu kol.-drog./przejścia dla podtorzych podawać sygnał „Baczność”. Po minięciu szerokości przejazdu (szerokości drogi/kotowei/szerokości przejścia dla podtorzych przez czło pniowszego pojazdu jak należy/bczniej zwołnij przejazd kol.-drog./przejście dla podtorzych				
12.3	Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an Fahrdienstleiter Sprawdź uwaga czy sieć trakcyjna jest uszkodzona; powiadom o wyniku dyżurnego ruchu .....				
12.4	PZB-/SHP-Einrichtung am ..... Einfahr- / Ausfahr- / Zwischen- / Block- signal Urządzenie PZB/SHP na wysokości semafora wjazdowego/ wyjazdowego/ drogowask- / odstępowy .....				
12.5	Warnen Sie Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1/Rp 1. Halten Sie an, wenn Personen das Gleis nicht verlassen. Ostrzec osoby znajdujące się przy i na torze kolejowym sygnałem Zp 1/Rp 1, zatrzymać pociąg, jeżeli osoby nie opuszczają toru.				
12.6	*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. *) w przypadku tylko jazdy na semafor.				
12.7	Geben Sie bei der Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1/Rp 1. Przy zbliżeniu się do peronu podać sygnał Zp 1/Rp 1.				
13	Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen ..... und ..... Jazda na widoczność już nie obowiązująca między ..... a .....				
14	- siehe Wortlaute zum Befehl 14 (eigenes Blatt) - Vordruck - patrz Załącz. językowy do Rozkazu G14 (osobna kartka) - druk				

**Übermittlungscodes**  
**Kod identyfikacji rozkazu**

(Ort) (Date) (Uhr) (Minuten)  
(miejsce) (data) (godz.) (min.)

(Fahrdienstleiter) (Name, Triebfahrzeugführer)  
(dyżurny ruchu) (nazwisko - maszynista)

bei fernmündlicher Übermittlung: Zugfunk/ andere:  
przez przekazany telefonizym:  Zugfunk/  andere:  
radem  linie:

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer ankreuzen:  Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im angekreuzten Teil des Befehls  
schrag durchstreichen.  
Należy zakreślić pole przed numerem wypisaną lub wykreślić.  
Treść nieobowiązująca w nagłówku rozkazu należy skreślić kłosem.

302.2000V01

302.2000V01

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

302.2000V01

302.2000V01

302.2000V01

302.2000V01

302.2000V01

302.2000V01

302.2000V01

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	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od zwirotnic	40 km/h 40 km/h
36	Wache mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Zwirotnica zabezpieczona zamkiem HV 73 bez urzadzenia zaporowego	5 km/h 5 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Ostrzezenie 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 przekroczona skrajnia	10 km/h 10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerveragen Ograniczona nośność budowli inżynierskich dla przesyłek nadwyzwyczajnych	) )
42	Spitzensignal unvollständig Sygnaly czopa pociągu są nieprawidłowe	40 km/h 40 km/h
43	Windwarnung Ostrzezenie przed silnymi wiatrami	80 km/h 80 km/h
<b>Besonderheiten auf Grenzstrecken / Przypadki szczególne na odcinku eksploataowania w ruchu granicznym</b>		
80	angeordnete Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nakaz zmniejszenia dopuszczalnej maksymalnej prędkości	) )
81	fehlende Bremshunderteile Brak wymaganego procentu mas 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 zwirotnicowym za semaforem, jeżeli semafor zszwala na jazde 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	Anlass für Befehl 12 Spalten 1 bzw. 2 Polecenie do rozkazu 12, kolumna 1 lub 2	
<b>Gleisbelegung, Zugfolge / zajętość torów, następstwo pociągów</b>		
1	Gleis kann besetzt sein Przeszkoda na torze	auf Sicht na widoczność
2	Fahrzeuge im Gleis Pojazd na torze	auf Sicht na widoczność
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Pojazdy na torze zamkniętym	auf Sicht na widoczność
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis Wjazd na tor zakończony kołem oporowym	30 km/h 30 km/h
5	Einfahrt 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 kołem oporowym	20 km/h 20 km/h
6	Kein Durchrutschweg Brak drogi ochronnej	30 km/h 30 km/h
<b>Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen / Przejazdy kol.-drog., przejścia dla podróźnych, rowki szyn</b>		
10	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert Przejazdy kol.-drog. niedostatecznie zabezpieczone	20 km/h 20 km/h
11	Spurrillen 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 podróźnych niezabezpieczone	5 km/h 5 km/h
13	Schrankenwärter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden Drocznik 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	Beschäftigte im gesperrten Gleis Pracownicy na zamkniętym torze	20 km/h u. auf Sicht 20km/h i na widoczność
<b>Mängel an Bahnanlagen / Usterki elementów infrastruktury kolejowej</b>		
30	Mängel am Oberbau Zy stan nawierzchni	) )
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im Nachbargleis) Podważenie uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
32	Verdacht auf Umwitterschäden (Erdtrüsch, Stürmschäden usw.) Podważenie uszkodzeń na skutek zwich warunków atmosferycznych (usuwanie, wywroty itp.)	auf Sicht na widoczność
33	Bleibt offen Pozostaje wolne	) )
34	PZB-Streckeneinrichtungen gestört Torowe urządzenie PZB uszkodzone	50 km/h 50 km/h

302.2000V01

RBS, Teil A AGV: Vordruck gemeinsame schriftliche Befehle G1-14 dpl /  
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





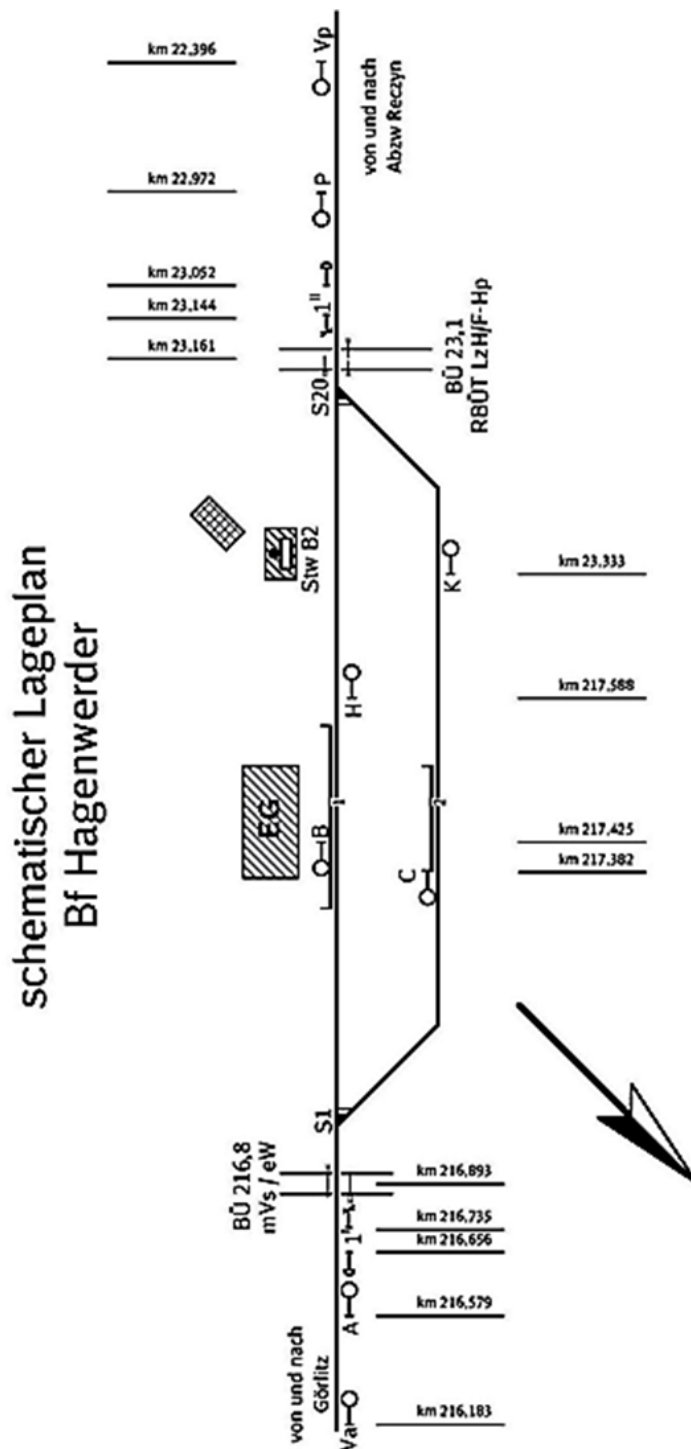


10.3. Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach linii Tranzytu Uprzywilejowanego-

10.3. Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf dem Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs

I. Plan schematyczny stacji Hagenwerder

I. Schematischer Plan des Bf Hagenwerder



II. Plan schematyczny stacji Krzewina Zgorzelecka

II. Schematischer Plan des Bahnhofs Krzewina Zgorzelecka

