1 Allgemeines

Anzahl

(1) Zwischen den Schienennetzen von Deutschland und Polen gibt es zurzeit elf grenzüberschreitende Strecken.

Infrastrukturbetreiber

(2) Der polnische Infrastrukturbetreiber PKP PLK S.A. und die DB InfraGO AG betreiben 10 grenzüberschreitende Bahnstrecken.

Die grenzüberschreitende Strecke Ahlbeck Grenze - Swinoujscie Centrum wird von der Usedomer Bäderbahn GmbH nach deutschem Regelwerk betrieben und hat keinen Anschluss an weitere polnische Eisenbahninfrastruktur. Die Grenzbetriebsstrecke wird wie eine innerdeutsche Strecke betrieben.

Die Grenzbetriebsstrecke zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik Zittau – Hrádek nad Nisou führt bei Porajow über polnisches Staatsgebiet. Es besteht hier kein Anschluss an weitere polnische Eisenbahninfrastruktur. Für den polnischen Streckenabschnitt bestehen zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK keine zusätzlichen Vereinbarungen.

2 Struktur der Zusatzvereinbarungen

ÖGV

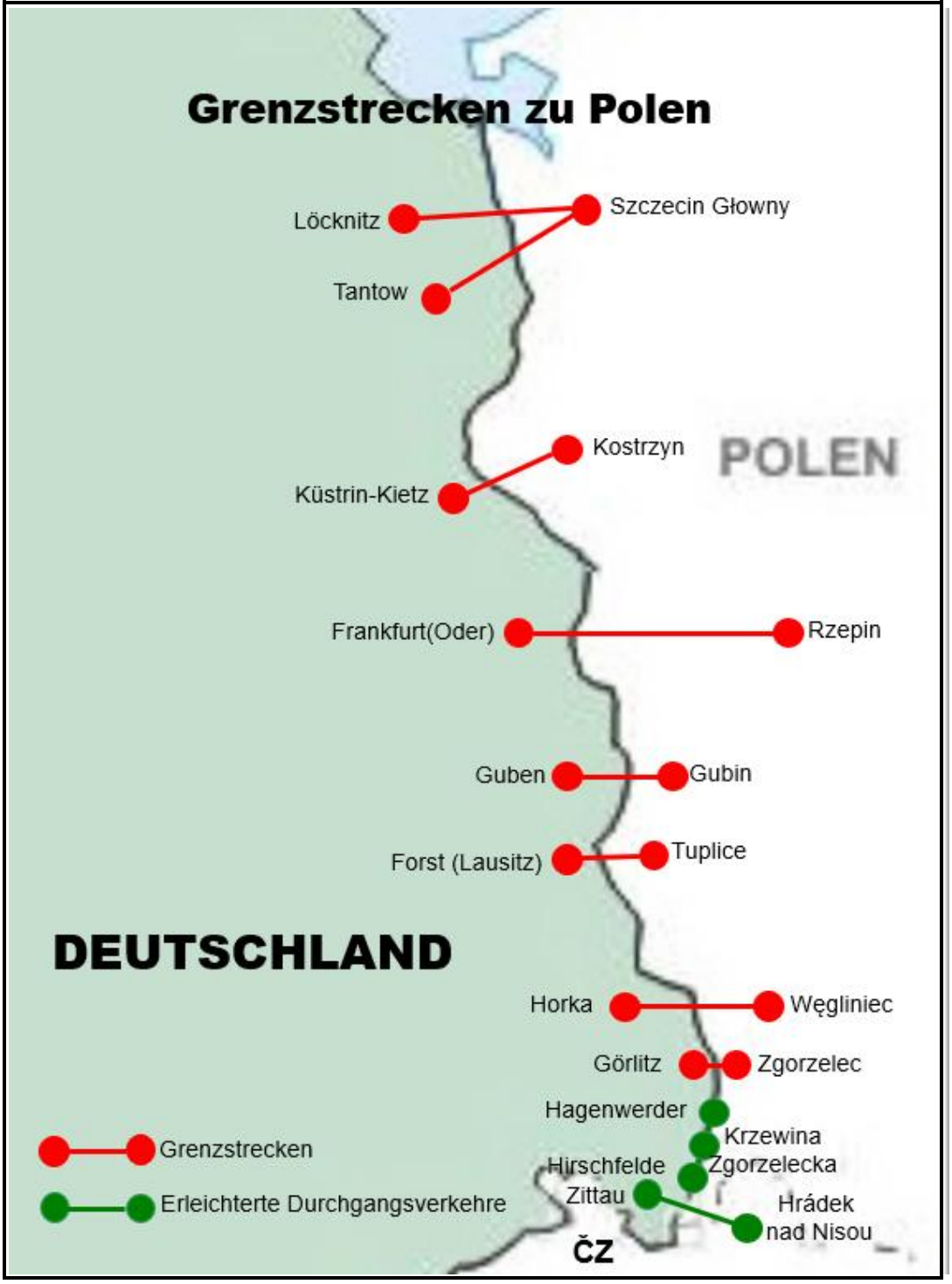
(1) Die Zusatzvereinbarungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken zwischen der PKP PLK S.A. und der DB InfraGO AG werden als Örtliche Grenzvereinbarungen (ÖGV) bezeichnet.

Veröffentlichung

(2) Regelungen für die EVU werden nach den Vorgaben der TSI als Auszug aus der jeweiligen ÖGV in den Richtlinien 302.22xxZ01 im betrieblich-technischen Regelwerk der jeweils gültigen Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG veröffentlicht.

3 Geografische Übersicht

Grenzbetriebsstrecken mit Polen



Übersicht der Zusatzbestimmungen

1	**Grambow - Szczecin Gumie**	
	302.2001	Örtliche Grenzbetriebsvereinbarung für die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz – Grambow – Szczecin Gumieńce - Szczecin Główny
	302.2201Z01	Auszug für EVU
2	**Tantow - Szczecin Gumieńce**	
	302.2002	Örtliche Grenzbetriebsvereinbarung für die Grenzbetriebsstrecke Tantow – Szczecin Gumieńce
	302.2202Z01	Auszug für EU
3	**Küstrin/Kietz - Kostrzyn**	
	302.2003	Örtliche Grenzbetriebsvereinbarung für die Grenzbetriebsstrecke Küstrin/Kietz - Kostrzyn
	302.2203Z01	Auszug für EVU
4	**Frankfurt (Oder) - Rzepin**	
	302.2004	Örtliche Grenzbetriebsvereinbarung für die Grenzbetriebsstrecke Frankfurt (Oder) – Rzepin
	302.2204Z01	Auszug für EVU
5	**Guben - Gubin**	
	302.2005	Örtliche Grenzbetriebsvereinbarung für die Grenzstrecke Guben - Gubin
	302.2205Z01	Auszug für EVU
6	**Forst (Lausitz) - Tuplice**	
	302.2006	Örtliche Grenzbetriebsvereinbarung für die Grenzstrecke Forst (Lausitz) - Tuplice
	302.2006Z01	Auszug für EVU
7	**Horka Gbf - Węgliniec**	
	302.2007	Örtliche Grenzvereinbarung für die Grenzstrecke Horka Gbf - Węgliniec
	302.2207Z01	Auszug für EVU
8	**Görlitz - Zgorzelec**	
	302.2008	Örtliche Grenzbetriebsvereinbarung für die Grenzstrecke Görlitz - Zgorzelec
	302.2208Z01	Auszug für EVU
9	**Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka - Hirschfelde**	
	302.2209Z01	Örtliche Bestimmungen Erleichterten Durchgangsverkehr (ÖVED) auf dem Streckenabschnitt Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka –Abzw. Trzciniec Zgorzelecki – Zittau

Befehl 1 – 9
Rozkazy 1 - 9

A Zugnummer | numer pociągu ……

von / z ……

E Anzahl der Vordrucke | ilość druków

C Standort des Zuges | Lokalizacja pociągu ……

D Standort des Anweisenden | Lokalizacja nadawcy ……

1 ☐ Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal
Zezwolenie na przejechanie EOA / Zezwolenie na przejechanie miejsce semafora

☐ 1.10 darf vorbeifahren am EOA / Signal
Ma zezwolenie na przejechanie EOA / semafora

und / a …… 1.11.1 km / 1.11.2 Signal, Zugmeldestelle | sygnał, Posterunek zapowiadawczy

und / a …… 1.12.1 km / 1.12.2 Signal, Zugmeldestelle | sygnał, Posterunek zapowiadawczy

und / a …… 1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle | sygnał, Posterunek zapowiadawczy

☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit | jest zwolniony z jazdy na widoczność

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen | dodatkowe instrukce …… x.96 [Freitext | dowolny tekst]

2 ☐ Weiterfahren nach TR / Weiterfahren nach Vorbeifahrt
Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po zatrzymaniu przez system w wyniku hamowania nagłego

☐ 2.10 darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrterlaubnis empfangen wurde
Jeżeli nie otrzymano żadnego MA, można kontynuować w trybie SR

☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit | jest zwolniony z jazdy na widoczność

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen | dodatkowe instrukce …… x.96 [Freitext, Wortlautbeiblatt | dowolny tekst, Załącznik językowy]

3 ☐ Verbleiben im Stillstand | Polecenie pozostania na postoju

☐ 3.10 Verbleiben im Stillstand | Pozostać na postoju w obecnej lokalizacji

☐ 3.15 "Fahrt beenden" durchführen | Przeprowadzić procedury zakończenia jazdy

☐ 3.20 Vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis löschen | Usunąć dostępne MA

4 ☐ Widerruf eines Befehls | Cofnięcie rozkazu

☐ 4.10 Befehl / rozkaz …… 4.11 eindeutige Kennung | niepowtarzalny indentifikator wird widerrufen | zostaje cofnięta

5 ☐ Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung
Polecenie jazdy z ograniczoną prędkością

☐ x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung | Nie przekraczać prędkości …… x.42.1 km/h

zwischen / in / między / w …… x.43 Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy

und / a …… x.44 Zugmeldestelle | Posterun zapowiadawczy

von / od …… x.47.1 km / x.47.2 Signal | sygnał

bis / do …… x.48.1 km / x.48.2 Signal | sygnał

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen | dodatkowe instrukce …… x.96 [Freitext, Grund Nr. | dowolny tekst, Przyczyna nr.]

6 ☐ Fahren auf Sicht | Polecenie jazdy na widoczność

☐ 6.40 Fahren auf Sicht | Jazda na widoczność

und / a ☐ x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung | Nie przekraczać prędkości …… x.42 km/h

zwischen / in / między / w …… x.43 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

und / a …… x.44 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

von / od …… x.47.1 km / x.47.2 Signal | sygnał

bis / do …… x.48.1 km / x.48.2 Signal | sygnał

☐ x.90 Strecke aus folgendem Grund prüfen | Zbadać stan linii z powodu …… x.91 [Freitext] | dowolny tekst]

Ergebnis melden an | przekazać ustalenia do …… x.92 [Freitext] | dowolny tekst]

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen | dodatkowe instrukce …… x.96 [Freitext | dowolny tekst]

7 ☐ Starten in SR nach Vorbereiten einer Fahrt
Zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR

☐ 7.10 darf in SR starten | zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR

☐ 7.20 darf vorbeifahren am EOA | zezwolenie na przejechanie EOA

…… 7.21 Signal | Sygnał Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit | jest zwolniony z jazdy na widoczność

8 ☐ BÜ sichern | Zabezpieczyć przejazd kolejowo-drogowy

☐ 8.40 Information über einen oder mehrere defekte Bahnübergänge | Powiadomienie o uszkodzonym przejazdem kolejowo-drogowym

☐ x.41 Höchstgeschwindigkeit | nie przekraczać prędkości …… x.42 km/h

☐ 8.50 muss halten vor BÜ und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist | musi zatrzymać się przed przejazdem kolejowo-drogowym dalsza jazda po zabezpieczeniu przejazdu

zwischen / in / między / w …… x.43 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

und / a …… x.44 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

in / w …… 8.51.1 km und / a …… 8.52.1 km und / a …… 8.53.1 km und / a …… 8.54.1 km und / a …… 8.55.1 km und / a …… 8.55.1 km

9 ☐ Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung
Jazdy z ograniczonym zasilaniem energią

☐ 9.40 Eingeschränkte Fahrstromversorgung | Ograniczone zasilanie energią

zwischen / in / między / w …… x.43 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

und / a …… x.44 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

von / od …… x.47.1 km / x.47.2 Signal | sygnał

bis / do …… x.48.1 km / x.48.2 Signal | sygnał

Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert | Ograniczenia zasilania energia usygnalizowane ☐ 9.67 Ja / tak [oder / lub] ☐ 9.68 Nein / nie

☐ 9.70 Fahren mit gesenktem Stromabnehmer | Jechać z opuszczonymi pantografami

☐ 9.75 Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter | Jechać w wyłączonym wyłącznikiem szypkiem

V Name Triebfahrzeugführer | Indentifikator maszynisty ……

B Datum | Data ……

Y Uhrzeit | Godzina ……

W Name Anweisender | Indentifikator nadawcy ……

Z Eindeutige Kennung | Niepowtarzalny indentifikator ……

Gründe zum Befehl 5 und 6
Przyczyny do rozkazu nr 5 i 6

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
10	Gleis kann besetzt sein Tor może być zajęty	auf Sicht na widoczność
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis Ludzi na torze / dzieci w pobliżu toru	auf Sicht na widoczność
12	Fahrzeuge im Gleis Pojazdy na torze.	auf Sicht na widoczność
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Po torze zamkniętym znajduje się kilka pociągów	auf Sicht na widoczność
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der DB InfraGO AG Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze DB InfraGO AG	30 km/h
15	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 kozłem oporowym	20 km/h
16	Kein Durchrutschweg Brak drogi ochronnej za semaforem	30 km/h
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit Jazda w okresie nieczynnego posterunku ruchu.	50 km/h
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren Pociąg pasażerski musi wyjątkowo przejeżdżać przez tory towarowe	40 km/h
19	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert Przejazd kol.-drog. niedostatecznie zabezpieczone	20 km/h
20	Spurrillen nicht von Eis und Schnee befreit Rowki szyn nieoczyszczone ze śniegu i lodu	30 km/h
21	Reisendenübergang nicht gesichert Przejścia dla podróżnych niezabezpieczone	5 km/h
22	Bauarbeiten Roboty	)*
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis Miejsce nieprzejezdne na zamkniętym torze	auf Sicht na widoczność
24	Zustand nach Bauarbeiten Stan po robotach	)*
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt Niezawiadomienia kierownika robót	auf Sicht na widoczność
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La oder WOS Niższa prędkość w stosunku do WOS lub La	)*
27	Beschäftigte im gesperrten Gleis Pracownicy na zamkniętym torze	20 km/h und auf Sicht 20 km/h i na widoczność
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau Podejrzenie uszkodzenia nawierzchni	25 km/h und auf Sicht 25 km/h i na widoczność
29	Mängel am Oberbau Zły stan nawierzchni	)*
30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) Podejrzenie uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) Podejrzenie uszkodzeń na skutek złych warunków atmosferycznych (usuwisko, wywroty itp.)	auf Sicht na widoczność
32		
33	PZB-Streckeneinrichtungen gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung) Torowe urządzenie PZB uszkodzone (nie ma zastosowania przy pociągach prowadzone na wskazań kabinowych)	50 km/h
34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od zwrotnic	50 km/h

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Zwrotnica zabezpieczona zamkiem HV 73 bez blokady	5 km/h
36		
37	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Ostrzeżenie podróżnych na peronie jest niemożliwe	)*
38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Brak informacji o zmianie peronu	auf Sicht na widoczność
39	Engstelle für LÜ-Sendungen Miejsce zwężone dla przesyłek z przekroczoną skrajnią	10 km/h
40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen Ograniczona nośność budowli inżynierskich dla przesyłek nadzwyczajnych	)*
41	Spitzensignal unvollständig Sygnały czoła pociągu są niekompletny	40 km/h
42	Windwarnung Ostrzeżenie przed silnymi wiatrami	80 km/h
43	Schwungfahrabschnitt Jazda pociągu odbywa się z opuszczonym pantografem lub bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci trakcyjnej.	140 km/h
	Besonderheiten auf Grenzbetriebsstrecken **Przypadki szczególne na odcinku eksploatowania w ruchu granicznym**	
80	angeordnete Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nakaz zmniejszenia dopuszczalnej maksymalnej prędkości	)*
81	fehlende Bremshundertstel Brak wymaganego procentu masy hamującej	)*
82	Bauart der Fahrzeuge Typ pojazdów	)*
83	fährt ab dem Hauptsignal im anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Hauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt Zmniejszona prędkość w okręgu zwrotnicowym za semaforem, jeżeli semafor zezwala na jazdę z ograniczoną prędkością.	)*
84	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der PKP PLK S.A. Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze PKP PLK S.A.	20 km/h)*
	)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben	
	)* = Różne wskazania dotyczące prędkości	

	Übersetzungshilfe:	**Tłumaczenie:**	
	Signal, Hauptsignal	Sygnal, Semafor	
	Weiche	rojazd	
	Gleis	tor	
	Regelgleis	po torze prawym	
	Gegengleis	po torze lewy	

Befehl 21 – 95
Rozkazy 21 - 95

A Zugnummer | numer pociągu ……

C Standort des Zuges | Lokalizacja pociągu
Standort der Rangierabteilung | Lokalizacja jazdy manewrowej ……

von ……
z ……

E Anzahl der Vordrucke | ilość druków ……

D Standort des Anweisenden | Lokalizacja nadawcy ……

21 ☐ Einfahrt / Weiterfahrt
Wjazd / kontynuować jazdy

☐ 21.10 darf in/auf der / ma zezwolenie na …… 21.11 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy ☐ 21.12 einfahren / wjazdu

[oder] [lub]

☐ 21.13 weiterfahren / do kontynuacji jazdy

22 ☐ Ausfahrt aus dem Bahnhof / Bahnhofsteil
Wyjazd ze stacji / część stacji

☐ 22.10 darf aus dem / ma zezwolenie do wyjazdu z …… 22.11 Bahnhof / stacji 22.12 Bahnhofsteil / część stacji ausfahren

23 ☐ Fahren auf dem Gegengleis | Jazdy po torze lewym

☐ 23.10 fährt auf dem Gegengleis von / jechać po torze lewym od …… 23.11 Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy bis / do …… 23.12 Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy

24 ☐ Zurückkehrende Fahrten | Jazdy z powrotem

☐ 24.11 fährt / jazda [oder] [lub] ☐ 24.12 schiebt nach von / popychanie od …… 24.13 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy in Richtung / w kierunku

…… 24.14 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy bis / do …… 24.15 km / 24.16 Signal | sygnał und kehrt zurück / i jazda z powrótem

☐ 24.20 Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis
Po torze prawym, a powrót po torze lewym

☐ 24.30 Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis
Po torze lewym a powrót po torze prawym

28 ☐ Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart
Zmiana poziomu ETCS / Zmiana tryb systemu ETCS

☐ 28.10 muss ETCS-Level / wybrać poziom ETCS …… 28.11 ETCS-Level | poziom ETCS wählen

☐ 28.20 muss ETCS-Betriebsart / wybrać tryb ETCS …… 28.21 ETCS-Betriebsart | tryb ETCS wählen

29 ☐ Weiterfahrt signalgeführt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h
Jazda zgodnie ze wskazaniem semaforów / kontynuajcja maksymalną prędkoscią 40 km/h

☐ 29.10 darf signalgeführt weiterfahren
zezwalam jechać dalej zgodnie ze wskazaniem semaforów

☐ 29.20 muss 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren
jechać 2000 m z maksymalną prędkoscią 40 km/h

☐ 29.30 muss bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren
jechać do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h

31 ☐ Rangieren über Ra 10 / W5 oder Einfahrweiche
Zezwolenie na manewry poza sygnał Ra 10 / W 5 lub poza ostatni rozjazd

☐ 31.10 darf im / może manewrować w …… 31.11 Bahnhof / stacji 31.12 Bahnhofsteil / część stacji auf Einfahrgleis aus Richtung / na torze wjazdowym z kierunku

…… 31.13 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy über / poza ☐ 31.14 Signal Ra 10 / W5 / sygnał Ra 10 / W 5 [oder] [lub] ☐ 31.15 Einfahrweiche / ostatni rozjazd rangieren

…… 31.16 Nr. Einfahrweiche | nr ostatniego rozjazdu hinaus bis / do …… 31.17 Uhrzeit | godz

32 ☐ Anhalten | Zatrzymać pociąg

☐ 32.10 muss anhalten vor / zatrzymać pociąg przed …… 32.11 Stelle vor der anzuhalten ist | Miejsce przed którym należy się zatrzymać

33 ☐ Gestörte ETCS-Bk | uszkodzony odstęp ETCS

☐ 33.10 muss bis zur gestörten / dojechać do uszkodzonego …… 33.12 ETCS-Bk | odstęp ETCS mit höchstens der im Fahrplan / z prędkością nie większą niż określona w rozkładzie jazdy angegebenen Geschwindigkeit fahren und dort auch bei ETCS-Fahrterlaubnis anhalten.
i musi się tam zatrzymać, pomimo zasygnalizowanego „Zezwolenia Na Jazdę" (MA).

95 ☐ Zusätzliche Anweisungen | Dodatkowe instrukcje

☐ 95.10 muss bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit fahren und niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale beachten.
jechać z prędkością nie większą niż dozwolona w rozkładzie jazdy aż do odcinku wolnej prędkości i przestrzegać niższych prędkości zgodnie z wyświetlaczem w kabinie maszynisty i wskaźnikami prędkości na szlaku.

☐ 95.20 muss bei Annäherung an den BÜ / RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ / RÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte / RÜ-Mitte erreicht hat.
Podczas zbliżania się do przejazdu kolejowo-drogowego podawać sygnał „baczność". Po minięciu szerokości przejazdu (szerokości drogi kołowej)/szerokości przejścia dla podróżnych przez czoło pierwszego pojazdu jak najszybciej zwolnić przejazd kol.-drog./przejście dla podróżnych.

☐ 95.30 muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 / Rp1 warnen und anhalten, 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 opuszczą toru.

☐ 95.40 muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 / Rp1 geben.
Przy zbliżaniu się do peronu podać sygnał Zp1 / Rp1.

☐ 95.50 PZB / SHP Urządzenie PZB / SHP in / am / w / przy …… 95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle / Sygnał, Posterunek zapowiadawcz ☐ 95.53 ständig wirksam / stale aktywne ☐ 95.54 unwirksam / nie aktywne

☐ 95.95 muss folgende Anweisungen beachten
musi przestrzegać następujących poleceń

……

……

……

95.96 [Freitext] | [dowolny tekst]

V Name Triebfahrzeugführer | Indentifikator maszynisty ……

B Datum | Data ……

Y Uhrzeit | Godzina ……

W Name Anweisender | Indentifikator nadawcy ……

Z Eindeutige Kennung | Niepowtarzalny indentifikator ……

Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95
Załącznik językowy do polecenia 95.95

A Zugnummer | numer pociągu ……
von ……
z ……

C Standort des Zuges | Lokalizacja pociągu ……

E Anzahl der Vordrucke | ilość druków ……

D Standort des Anweisenden | Lokalizacja nadawcy ……

☐ **W1** Sie fahren / Jechać
☐ W1.10 wegen liegengebliebenen Zug Nr. / z powodu unieruchomionego w drodze pociągu nr …… Zugnummer | numer pociągu
bis / do …… km
und / oraz
☐ W1.11 weiter / dalej
☐ W1.12 kehren zurück / a powrót następuje
nach / do …… Bahnhof | stacji
…… Bahnhof | stacji ab / odjazd o ….. Uhr / godz
…… Bahnhof | stacji an / przyjazd o ….. Uhr / godz
Höchstgeschwindigkeit / Maksymalna prędkość …. km/h
Bremsstellung / położenie hamulca …
Mindestbremshundertstel / minimalny procent masy hamującej …. %
Buchfahrplan Nr. / Rozkład Jazdy Nr ….
Seite / strona …
Nummer der Spalte oder Linie / Kolumna …

☐ **W2** Sie müssen zwischen / Między pzap …… Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy und / a …… Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy an Engstellen auf Weisung der Fachkraft fahren.
przez miejsca zwężone jechać według poleceń specjalisty/konwojenta.
Zum Erteilen der Weisungen fährt die Fachkraft auf dem Führerstand des Triebfahrzeugs mit.
Znajdującego się w kabinie maszynisty pojazdu trakcyjnego, celem wydawania poleceń.

☐ **W3** Sie dürfen zurücksetzen bis / Zgoda na cofanie
☐ W3.10 ……. km
☐ W3.11 …… Signal | sygnał, …… Betriebsstelle | posterunku ruchu

☐ **W4**
☐ W4.10 Das Einfahrsignal / Semafor wjazdowy
☐ W4.11 Das Ausfahrsignal / wyjazdowy
☐ W4.12 Das Zwischensignal / drogowskazowy
☐ W4.13 Das Blocksignal / odstępowy ……
☐ W4.21 Das Lichtvorsignal / Tarcza ostrzegawcza świetlna
☐ W4.22 des Einfahrsignals / semafora wjazdowego
☐ W4.23 des Ausfahrsignals / semafora wyjazdowego
☐ W4.24 des Blocksignals / semafora odstępowego
☐ W4.31 des Bahnhofs / stacji
☐ W4.32 der Abzw. / podg.
☐ W4.33 der Üst. / podg.
…… ist erloschen. / jest wygaszony.

☐ **W5** Das Vorsignal / Tarcza ostrzegawcza ……. des Halt zeigenden / nie informuje o sygnale „Stój" na
☐ W5.10 Einfahrsignals / semaforze wjazdowym
☐ W5.11 Ausfahrsignals / semaforze wyjazdowym
☐ W5.13 Blocksignals / semaforze odstępowym
…… ☐ W5.31 des Bahnhofs / stacji
☐ W5.32 der Abzw. / podg.
☐ W5.33 der Üst. / podg.
kommt nicht in Stellung „Halt erwarten".

☐ **W6**
☐ W6.10 Das Einfahrsignal / Semafor wjazdowy
☐ W6.11 Das Ausfahrsignal / wyjazdowy
☐ W6.12 Das Zwischensignal / drogowskazowy
☐ W6.13 Das Blocksignal / odstępowy ……
☐ W6.31 des Bahnhofs / stacji
☐ W6.32 der Abzw. / podg
☐ W6.33 der Üst / podg
…… zeigt ein zweifelhaftes Signalbild. / pokazuje sygnał wątpliwy na semaforze.

☐ **W7** Beim Anfahren nachschieben bis / Popychanie przy ruszaniu z miejsca
☐ W7.10 ……. km
☐ W7.11 …… Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

☐ **W8** Übersicht La, Strecke Nr. …… / Wykaz La, nr linii
Eintrag lfd. Nr. / nr bieżący ……
☐ W8.10 ist gültig. / ważny.
☐ W8.11 ist ungültig. / nie ważny.

☐ **W9** Unwirksamkeitstaste (UT) für Bahnübergang bedienen in / Obsłużyć urządzenie unieważniające (UT) dla włączania zabezpieczenia przejazdu w ……. km

☐ **W10** Bauarbeiten in / Roboty w ……. km
Signal W7 „Arbeitsstellensignal" aufgestellt. / Ustawiony „Wskaźnik robót torowych" W7.

☐ **W11**
☐ W11.10 Weiterfahren nach Vorbeifahrt in / Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po przejechaniu w ……. km
☐ W11.20 Weiterfahren nach Vorbeifahrt an / Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po przejechaniu …… Signal | Sygnał …… Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

V Name Triebfahrzeugführer | Indentifikator maszynisty ……
B Datum | Data ……
Y Uhrzeit | Godzina ……

W Name Anweisender | Indentifikator nadawcy ……
Z Eindeutige Kennung | Niepowtarzalny indentifikator ……

Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95
Załącznik językowy do polecenia 95.95

A Zugnummer | numer pociągu ……
von ……
z ……

C Standort des Zuges | Lokalizacja pociągu ……

E Anzahl der Vordrucke | ilość druków ……

D Standort des Anweisenden | Lokalizacja nadawcy ……

☐ **W1** Sie fahren / Jechać
☐ W1.10 wegen liegengebliebenen Zug Nr. / z powodu unieruchomionego w drodze pociągu nr …… Zugnummer | numer pociągu
bis / do …… km
und / oraz
☐ W1.11 weiter / dalej
☐ W1.12 kehren zurück / a powrót następuje
nach / do …… Bahnhof | stacji
…… Bahnhof | stacji ab / odjazd o …. Uhr / godz
…… Bahnhof | stacji an / przyjazd o …. Uhr / godz
Höchstgeschwindigkeit / Maksymalna prędkość …. km/h
Bremsstellung / położenie hamulca …
Mindestbremshundertstel / minimalny procent masy hamującej …. %
Buchfahrplan Nr. / Rozkład Jazdy Nr ….
Seite / strona …
Nummer der Spalte oder Linie / Kolumna …

☐ **W2** Sie müssen zwischen / Między pzap …… Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy und / a …… Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy an Engstellen auf Weisung der Fachkraft fahren.
przez miejsca zwężone jechać według poleceń specjalisty/konwojenta.
Zum Erteilen der Weisungen fährt die Fachkraft auf dem Führerstand des Triebfahrzeugs mit.
Znajdującego się w kabinie maszynisty pojazdu trakcyjnego, celem wydawania poleceń.

☐ **W3** Sie dürfen zurücksetzen bis / Zgoda na cofanie
☐ W3.10 …… km
☐ W3.11 …… Signal | sygnał, …… Betriebsstelle | posterunku ruchu

☐ **W4**
☐ W4.10 Das Einfahrsignal / Semafor wjazdowy
☐ W4.11 Das Ausfahrsignal / wyjazdowy
☐ W4.12 Das Zwischensignal / drogowskazowy
☐ W4.13 Das Blocksignal / odstępowy ……
☐ W4.21 Das Lichtvorsignal / Tarcza ostrzegawcza świetlna
☐ W4.22 des Einfahrsignals / semafora wjazdowego
☐ W4.23 des Ausfahrsignals / semafora wyjazdowego
☐ W4.24 des Blocksignals / semafora odstępowego
☐ W4.31 des Bahnhofs / stacji
☐ W4.32 der Abzw. / podg.
☐ W4.33 der Üst. / podg.
…… ist erloschen. / jest wygaszony.

☐ **W5** Das Vorsignal / Tarcza ostrzegawcza …… des Halt zeigenden / nie informuje o sygnale „Stój" na
☐ W5.10 Einfahrsignals / semaforze wjazdowym
☐ W5.11 Ausfahrsignals / semaforze wyjazdowym
☐ W5.13 Blocksignals / semaforze odstępowym
……
☐ W5.31 des Bahnhofs / stacji
☐ W5.32 der Abzw. / podg.
☐ W5.33 der Üst. / podg.
kommt nicht in Stellung „Halt erwarten".

☐ **W6**
☐ W6.10 Das Einfahrsignal / Semafor wjazdowy
☐ W6.11 Das Ausfahrsignal / wyjazdowy
☐ W6.12 Das Zwischensignal / drogowskazowy
☐ W6.13 Das Blocksignal / odstępowy ……
☐ W6.31 des Bahnhofs / stacji
☐ W6.32 der Abzw. / podg
☐ W6.33 der Üst / podg
…… zeigt ein zweifelhaftes Signalbild. / pokazuje sygnał wątpliwy na semaforze.

☐ **W7** Beim Anfahren nachschieben bis / Popychanie przy ruszaniu z miejsca
☐ W7.10 …… km
☐ W7.11 …… Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

☐ **W8** Übersicht La, Strecke Nr. …… / Wykaz La, nr linii
Eintrag lfd. Nr. / nr bieżący ……
☐ W8.10 ist gültig. / ważny.
☐ W8.11 ist ungültig. / nie ważny.

☐ **W9** Unwirksamkeitstaste (UT) für Bahnübergang bedienen in / Obsłużyć urządzenie unieważniające (UT) dla włączania zabezpieczenia przejazdu w …… km

☐ **W10** Bauarbeiten in / Roboty w …… km
Signal W7 „Arbeitsstellensignal" aufgestellt. / Ustawiony „Wskaźnik robót torowych" W7.

☐ **W11**
☐ W11.10 Weiterfahren nach Vorbeifahrt in / Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po przejechaniu w …… km
☐ W11.20 Weiterfahren nach Vorbeifahrt an / Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po przejechaniu …… Signal | Sygnał …… Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

V Name Triebfahrzeugführer | Indentifikator maszynisty ……
B Datum | Data ……
Y Uhrzeit | Godzina ……

W Name Anweisender | Indentifikator nadawcy ……
Z Eindeutige Kennung | Niepowtarzalny indentifikator ……

Verständigungsbehelf „Gefahrgut"
Komunikaty porozumiewawcze „towary niebezpieczne"

Für Züge auf der / dla pociągów na

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

***) Nichtzutreffendes streichen**
***) niepotrzebne skreślić**

Meldung vom EVU (Name): _____
Meldunek od KPP (nazwa):

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

Datum / Unterschrift: _____
Data / podpis:

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Örtliche Grenzvereinbarung haben:

DB InfraGO AG
Region Ost
Netz Neustrelitz
Voigdehäger Weg 50
18439 Stralsund

und

PKP Polskie Linie Kolejowe SA
Zakład Linii Kolejowych
w Szczecinie
Korzeniowskiego 1
70-211 Szczecin

2 Örtliche Grenzvereinbarung; Auszug für EVU

siehe folgende Seiten

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

DB InfraGO

Ril 302.2201Z01

Miejscowe porozumienie graniczne

zawarte między
DB InfraGO AG
Region Ost
Betrieb Netz Neustrelitz
oraz
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
(PKP PLK S.A)
Zakład Linii Kolejowych
w Szczecinie
(zwanymi dalej stronami)
dla odcinka
eksploatowanego w ruchu
granicznym
Szczecin Główny – Löcknitz

Ważne od 10. 12.2023

Wyciąg dla przewoźników

Örtliche Grenzvereinbarung

zwischen der
DB InfraGO AG
Region Ost
Betrieb Netz Neustrelitz
und der
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.)
Zakład Linii Kolejowych Szczecin
(nachfolgend auch Vertragspartner genannt)
für die
Grenzbetriebsstrecke
Löcknitz – Szczecin Główny

Gültig ab 10.12.2023

Auszug für EVU

Aktualizacja nr 1
Obowiązuje od 14.12.2025

Aktualisierung Nr. 1 *
Gültig ab 14.12.2025 *

Fachautor: I.IBB 34; Marvin Christ; +49 1523 7561562
Örtlich zuständige Geschäftsführung: I.IB-O-N-NSZ-P; Frank-Uwe Mrowczynski; Tel.: +49 383 162 345

Strony porozumienia		Vertragspartner	
Jednostka prowadząca	**dla PKP PLK S.A. Geschäftsführende Stelle**	**für die PKP PLK S.A.**	
	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie ul. Korzeniowskiego 1 70-211 Szczecin		
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych	Krzysztof Nieszporek	Stellv. Direktor Betrieb	*
E-Mail	krzysztof.nieszporek@plk-sa.pl	E-Mail	*
Telefon	+48 91 471 55 50	Telefon	
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie ul. Korzeniowskiego 1 70-211 Szczecin**	**Für die Infrastruktur zuständige Stelle**	
Naczelnik Działu Eksploatacji i Infrastruktury Pasażerskiej	Dariusz Puchała	Leiter des Bereichs	
E-Mail	dariusz.puchala@plk-sa.pl	E-Mail	
Telefon	+48 91 471 14 43	Telefon	
pracownik odpowiedzialny za MPG	**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie ul. Korzeniowskiego 1 70-211 Szczecin**	**zuständige Stelle für die ÖGV**	
	Marcin Kubiak		
E-Mail	marcin.kubiak@plk-sa.pl	E-Mail	
Telefon	+48 91 471 15 70	Telefon	

Jednostka prowadząca	**dla DB InfraGO AG Geschäftsführende Stelle**	**für die DB InfraGO AG**	*
	DB InfraGO AG Region Ost Betrieb Netz Neustrelitz I.IB-O-N-NSZ Adolf-Friedrich-Str. 21 17235 Neustrelitz		*
Kierownik działu	Silvia Wießner	Leiter des Bereichs	*
E-Mail	silvia.wiessner@deutschebahn.com	E-Mail	
Telefon	+49 3981 49 1590	Telefon	
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	**DB InfraGO AG Region Ost Betrieb Netz Neustrelitz I.IB-O-N-NSZ-B 04 Adolf-Friedrich-Str. 21 17235 Neustrelitz**	**Für die Infrastruktur zuständige Stelle**	*
Kierownik działu	Justus Kreienbring	Bezirksleiter	*
E-Mail	justus.kreienbring@deutschebahn.com	E-Mail	*
Telefon	+49 3981 49 1631	Telefon	*
Miejsce opracowania	**DB InfraGO AG Region Ost Betrieb Netz Neustrelitz I.IB-O-N-NSZ-P Voigdehäger Weg 50 18439 Stralsund**	**örtlich zuständige Geschäftsführung**	*
Autor	Frank-Uwe Mrowczynski		
E-Mail	frank-uwe.mrowczynski@deutschebahn.com	E-Mail	
Telefon	+49 3831 62 345	Telefon	

Do użytku na stanowisku pracy

(...)

MPG Szczecin Główny - Löcknitz należy udostępnić w koniecznym zakresie:
- pracownikom KPI wykonującym zadania w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego,
- pracownikom KPI sporządzającym regulamin techniczny, rozkłady jazdy, regulaminy tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót,
- pracownikom uczestniczącym w planowaniu, realizacji lub nadzorze ruchu kolejowego i utrzymania.

- instruktorom ruchu kolejowego.

Anwender

(…)

Die ÖGV Löcknitz – Szczecin Główny ist:

- Mitarbeitern der EIU, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne oder Betra aufstellen,

- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und in der Instandhaltung und
- den Lehrkräften für den Bahnbetrieb zugänglich zu machen.

	Spis treści	**Inhaltsverzeichnis**	Seite
	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	10
	(...)	(...)	
2.4.3	Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej	Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den EIU	10
2.4.4.	Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi	Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen	10
	(...)	(...)	
3.	Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów	Infrastrukturdaten, Fahrpläne	10
	(...)	(...)	
3.2	Rozkład jazdy	Fahrpläne	10
	(...)	(...)	
3.2.2.	Sieciowy (roczny) rozkład jazdy pociągów	Netzfahrplan	10
3.2.3.	Indywidualny rozkład jazdy pociągów	Gelegenheitsverkehr	11
3.3	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych	Außergewöhnliche Sendungen	11
3.3.1.	Ogólne postanowienia eksploatacyjne	allgemeine betriebliche Bestimmungen	11
3.3.2.	Miejscowe postanowienia eksploatacyjne	Örtliche betriebliche Bestimmungen	12
	(...)	(...)	
5.	Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji	Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge	15
5.1	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke	15
	(...)	(...)	
5.1.2.	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke	15

5.2	Stacje zmiany systemu i posterunki na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym	Systemwechselbahnhöfe und Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke	19	
5.2.1.	Stacja Löcknitz	Bahnhof Löcknitz	19	
5.2.2.	Przystanek Grambow	Haltepunkt Grambow	20	
5.2.3.	Stacja Stobno Szczecińskie	Bahnhof Stobno Szczecińskie	21	
5.2.4.	Stacja Szczecin Gumieńce	Bahnhof Szczecin Gumience	23	
5.2.5.	Stacja Szczecin Główny	Bahnhof Szczecin Główny	24	
	(...)	(...)		
6.	Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej	Angaben zum Netzzugang	27	
6.1	Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty	Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien – mitzuführende Unterlagen	27	*
6.2	Zasady akceptacji taboru kolejowego - Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności	Anforderungen an Fahrzeuge - Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk	28	
6.3	Proces akceptacji pracowników przewoźnika - język stosowany w komunikacji pomiędzy pracownikami KPP i KPI	Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU -Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU	28	
6.3.1.	Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI	Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU	28	
6.3.2	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG	28	*
6.3.3	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.	30	
6.4.	Uregulowania dotyczące przydziału tras	Regelungen zur Trassenzuweisung.	30	*
7.	Uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen	33	*
7.1	Przepisy ruchu	Betriebsvorschriften	33	
7.2.	Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania	Betriebliche Vorgaben zur Transition	43	
7.2.1	Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów	Transition der Zugsicherungssysteme	43	
7.2.2	Przełączanie radiołączności pociągowej	Transition der Zugfunksysteme	44	
	(...)	(...)		
8.6.	Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej	Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion	44	
9.	Postanowienia końcowe	Schlussbestimmungen	45	
10	Załączniki	Anhänge	46	
10.1.1.	Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d	Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl 302.2000V01	47	*
10.1.2.	Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d	Zweisprachige nationale Befehle 21 – 95 d/pl 302.2000V02	49	*
	Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d	Wortlautbeiblatt 302.2000V02	50	*
10.1.3.	Rozkazy PKP PLK S.A w ruchu granicznym	Befehle der PKP PLK S.A im Grenzverkehr		*
	(...)	(...)		

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 (Betriebliche Zusatzanweisung)	Bza	
Pociąg	poc.	Zug	Z	
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 wjazdowy	Swj.	Einfahrsignal	Esig	
Semafor wyjazdowy	Swy.	Ausfahrsignal	Asig	
Stacja		Bahnhof	Bf	
Stacja towarowa		Güterbahnhof	Gbf	
Sygnały zamknięcia torów	Z	Sperrsignal	Sperrsig	*
Sygnał 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 vorüber-gehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten	La	
Wykolejnica	Wk	Gleissperre	Gs	
Regulamin sieci DB InfraGO AG	INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG	INB	*
Sterowanie ruchem kolejowym	srk	Leit- und Sicherungstechnik	LST	
Przystanek osobowy publiczny	po	Haltepunkt	Hp	
Wytyczne	-	Richtlinie	Ril	
Pojazd trakcyjny	-	Triebfahrzeug	Tfz	
Wykaz maksymalnej przędkości DB InfraGO AG	-	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten der DB InfraGO AG	VzG	*

Zmiany i uzupełnienia		Nachweis der Aktualisierungen		
Lp.	Dotyczy	Obowiązuje od	Poprawka wprowadzona dnia	przez
Lfd Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Berichtigung eingearbeitet am	durch
1	Neue Organisationsstruktur, Aktualisierung der Beschreibung der Infrastrukturanlagen, Umsetzung der europäischen Befehle nach der DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1693 DER KOMMISSION vom 10. August 2023 Nowe struktury przy DB InfraGO, opis urządzeń infrastruktury, Wdrożenie europejskich rozkazów ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/1693 z dnia 10 sierpnia 2023 r.	14.12.2025		*

1. Zakres obowiązywania

1.1. Podstawa prawna

Niniejsze MPG Szczecin Główny - Löcknitz jest uzgadniane między stronami na podstawie:

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

- Umowy pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a DB Netz AG o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej (umowa o powiązaniu infrastruktury – IVV) z dnia 22.września 2022r..

1.2. Postanowienia ogólne

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

Uwzględniając powyższe, w MPG dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Szczecin Główny - Löcknitz dopuszcza się odstępstwa oraz uzupełnienia.

Dodatkowo, KPI określają w MPG Szczecin Główny - Löcknitz organizację prac dla przygotowania i prowadzenia ruchu kolejowego na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym.
(...)

MPG Szczecin Główny - Löcknitz ustala zasady prowadzenia ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym tak, by jazdy pociągów z jednego obszaru prowadzenia ruchu w drugi odbywały się w sposób bezpieczny i bez zakłóceń.

Obszar obowiązywania

Niniejsze MPG Szczecin Główny - Löcknitz obowiązuje dla kolejowego ruchu granicznego między DB InfraGO AG a PKP PLK S.A. na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Szczecin Główny - Löcknitz oraz na stacjach zmiany systemu wymienionych w punkcie 1.3.1 niniejszego porozumienia.

1. Geltungsbereich

1.1. Rechtsgrundlage

Die vorliegende ÖGV Löcknitz-Szczecin Główny wird zwischen den oben aufgeführten Vertragspartnern auf Grundlage des:

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

- Vertrages zwischen DB Netz AG und PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. über die Zusammenarbeit der Eisenbahninfrastrukturbetreiber (Infrastrukturverknüpfungsvertrag – IVV) vom 22.09.2022,

abgeschlossen.

1.2. Allgemeine Bestimmungen

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

Darauf aufbauend kann die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz-Szczecin Główny Abweichungen und Ergänzungen zulassen.

Außerdem vereinbaren die EIU in der ÖGV Löcknitz-Szczecin Główny die Abläufe zur Vorbereitung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf der Grenzbetriebsstrecke.
(…)

Die ÖGV Löcknitz-Szczecin Główny legt die Grundsätze der Betriebsführung auf der Grenzbetriebsstrecke fest, so dass die Zugfahrten von einem Gebiet der Betriebsführung in das andere Gebiet der Betriebsführung sicher und störungsfrei erfolgen können.

Geltungsbereich

Diese ÖGV Löcknitz-Szczecin Główny gilt für den Eisenbahngrenzverkehr zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. über die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz-Szczecin Główny und auf den unter Punkt 1.3.1. genannten Systemwechselbahnhöfen. *

(...)

Jeżeli w tych uregulowaniach stosowane są językowo uproszczone określenia np. „pracownik", „dyżurny ruchu", „maszynista", „kierownik pociągu " itp., odnoszą się one w równym stopniu do wszystkich osób.

1.3. Określenie pojęć

W niniejszych MPG, użyto określeń o następującym znaczeniu:

1.3.1. Stacja zmiany systemu

Stacje zmiany systemu - ustalone przez Umawiające się Strony, stacje dla realizacji komunikacji kolejowej o znaczeniu międzynarodowym, regionalnym lub lokalnym przez wspólną granicę państwową, na których lub pomiędzy którymi następuje zmiana jednego z systemów: prawnego, technicznego lub eksploatacyjnego.

Po stronie niemieckiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest stacja Löcknitz. Po stronie polskiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego jest stacja Szczecin Główny, a dla ruchu towarowego - stacja Szczecin Gumieńce.

1.3.2. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym

Odcinek między ustalonymi przez KPI stacjami zmiany systemu, na którym realizowana jest komunikacja kolejowa przez wspólną granicę państwową. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym obejmuje również stacje zmiany systemu.

Odcinkiem eksploatowanym w ruchu granicznym dla ruchu pasażerskiego jest odcinek Szczecin Główny - Löcknitz i odwrotnie, a dla ruchu towarowego jest odcinek Szczecin Gumieńce - Löcknitz.
Granica państwa znajduje się w km 13,194.

1.3.3. Granica prowadzenia ruchu

Ustalona granica, do której obowiązują przepisy eksploatacji danego zarządcy infrastruktury kolejowej. Przejście od przepisów eksploatacyjnych jednego KPI do przepisów eksploatacyjnych drugiego KPI, są uregulowane w MPG.
Granicą prowadzenia ruchu jest Granica Państwa km 13,194 (PKP PLK S.A./DB InfraGO AG).

(...)

(…)

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

1.3. Begriffsbestimmungen

In dieser ÖGV werden Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

1.3.1. Systemwechselbahnhöfe

„Systemwechselbahnhöfe" sind die durch Vertragsparteien zur Durchführung des Eisenbahnverkehrs mit internationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung über die gemeinsame Staatsgrenze festgelegten Bahnhöfe, auf oder zwischen denen ein Wechsel eines der rechtlichen, technischen oder betrieblichen Systeme erfolgt. *

Auf deutscher Seite ist der Bahnhof Löcknitz und auf polnischer Seite sind die Bahnhöfe Szczecin Gumieńce für den Güterverkehr und Szczecin Główny für den Reiseverkehr Systemwechselbahnhöfe.

1.3.2. Grenzbetriebsstrecke

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

Die Grenzbetriebsstrecke ist für Reisezüge der Streckenabschnitt Löcknitz – Szczecin Główny und umgekehrt, und für Güterzüge der Streckenabschnitt Löcknitz – Szczecin Gumieńce und umgekehrt.
Die Staatsgrenze befindet sich im km 13,194.

1.3.3. Grenze der Betriebsführung

Die „Grenze der Betriebsführung" ist die festgelegte Grenze, bis zu der das betriebliche Regelwerk des jeweiligen EIU gilt. Die Überleitung aus dem betrieblichen Regelwerk des einen EIU zu dem des anderen EIU vereinbaren die EIU in der ÖGV.
Grenze der Betriebsführung auf der Grenzbetriebsstrecke Löcknitz - Szczecin Główny ist die Staatsgrenze im km 13,194 (DB InfraGO AG/PKP PLK S.A.). *
(…)

*

1.3.7. Zdarzenie
Poważne wypadki, wypadki i incydenty według Dyrektywy (UE) 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.

1.3.8. Zarządca infrastruktury (KPI)

Podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

1.3.9. Przewoźnik kolejowy (KPP) - „przedsiębiorstwo kolejowe”
Przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.

1.3.10. 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.

1.3.7. Gefährliches Ereignis
Schwere Unfälle, Unfälle und Störungen gemäß 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.

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

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

1.3.10. 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 subsumiert.

2. Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI

(...)

2.4.3. Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej

(...)

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

2.4.4. Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi

Kierującymi ruchem kolejowym na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Szczecin Główny - Löcknitz są:
- ze strony DB InfraGO AG
Centrala Ruchu Berlin, Region Ost.
- ze strony PKP PLK S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym – Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie.

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

(...)

2. Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU

(…)

2.4.3. Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern

(…)

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

2.4.4. Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen

Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz– Szczecin Główny sind seitens der
- DB InfraGO AG
die Betriebszentrale Berlin der Region Ost *
- der PKP PLK S.A.
die Betriebsleitung (Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym) in Warschau, Außenstelle in Szczecin.

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

(…)

3. Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów

(...)

3.2. Rozkład jazdy

(...)

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 INB DB InfraGO AG.
Zmiany i uzupełnienia do rocznego rozkładu jazdy uzgadnia się odrębnie.

3.2.3. Indywidualny rozkład jazdy pociągów

Przewoźnicy wnioskują o trasę pociągu w indywidualnym rozkładzie jazdy zgodnie z warunkami określonymi w Regulaminie Sieci PKP PLK S.A. oraz INB DB InfraGO AG.

(...)

3. Infrastrukturdaten, Fahrpläne

(…)

3.2. Fahrpläne

(…)

3.2.2. Netzfahrplan *

(…)

Die Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan müssen zu den Terminen, welche in den INB der DB InfraGO AG und der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. bestimmt wurden, gestellt werden. *
Änderungen und Ergänzungen zum Netzfahrplan werden gesondert vereinbart.

3.2.3. Gelegenheitsverkehr

Die EVU beantragen ihre Trassen zum Gelegenheitsverkehr gemäß den Anforderungen der INB der DB InfraGO 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 posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej DB InfraGO AG występuje z wnioskiem o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej „Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte" w DB InfraGO AG zgodnie z „Technicznymi Warunkami Użytkowania" TNB jako część Regulaminu sieci DB InfraGO AG.

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

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.

4. Dla przewożonych stale przesyłek nadzwyczajnych może zostać uzgodniony przewóz określonymi stałymi pociągami w rocznym rozkładzie jazdy. Warunki przewozu dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym 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 komisyjnego 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.

3.3. Außergewöhnliche Sendungen

3.3.1. Allgemeine betriebliche Bestimmungen *

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

2. Ein EVU mit Zugang zum Schienennetz der DB InfraGO AG beantragt eine Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte gemäß den Anforderungen der INB und TNB der DB InfraGO 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.

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

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

4. Für häufig auftretende außergewöhnliche Sendungen mit gleichen Beförderungsbedingungen kann die Beförderung in bestimmten Zügen vereinbart werden. Die Beförderungsbedingungen für die Grenzbetriebsstrecke, einschließlich der Systemwechselbahnhöfe sowie die DB Bza-Nummer und der PNZ-PKP PLK S.A., sind in die Fahrplanunterlagen 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.

(...)

3.3.2. Miejscowe postanowienia eksploatacyjne

Postanowienia dla relacji Szczecin Gumieńce - Löcknitz

Po otrzymaniu informacji ze strony polskiej o znajdowaniu się przesyłki nadzwyczajnej w pociagu - dyżurny ruchu stacji Torgelow sprawdza warunki przewozu dla odcinka DB InfraGO Granica Państwa - Löcknitz, i może udzielić zgodę dyżurnemu ruchu stacji Stobno Szczecińskie na wyprawienie pociągu.

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

- przewóz przesyłki nadzwyczajnej ma odbywać się ze zmniejszoną prędkością, dyżurny ruchu stacji Szczecin Gumieńce informuje maszynistę pociągu rozkazem;

- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze DB InfraGO AG, konwojent na odcinku DB InfraGO zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchu stacji Szczecin Gumieńce.

Postanowienia dla relacji Löcknitz - Szczecin Gumieńce

Tryb przekazywania przesyłek nadzwyczajnych na stacji Löcknitz

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

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

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

(…)

3.3.2. Örtliche betriebliche Bestimmungen

Bestimmungen für die Relation Szczecin Gumieńce - Löcknitz

Nach Erhalt der Information über das Vorhandensein von außergewöhnlichen Sendungen in angebotenen Zügen, prüft der Fdl Torgelow die für den Abschnitt der DB InfraGO - Staatsgrenze – Löcknitz geltenden Beförderungsbedingungen, und kann dem Fdl Stobno Szczecińskie die Zustimmung zum Anbieten des Zuges erteilen. *

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

- der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Szczecin Gumieńce den Triebfahrzeugführer des Zuges mit Befehl; *

- eine Begleitung der außergewöhnlichen Sendung auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG vorgesehen ist, hat sich der Begleiter für den Abschnitt der DB InfraGO AG beim Fahrdienstleiter des Bahnhofs Szczecin Gumieńce „Gm“ zu melden. * *

Bestimmungen für die Relation Löcknitz - Szczecin Gumieńce

Art und Weise der Übergabe außergewöhnlicher Sendungen auf dem Bahnhof Löcknitz

1. Im Falle einer außergewöhnlichen Sendung, die aus dem Ausland an einem Bahnhof in Polen oder im Transit in ein anderes Land übernommen werden soll, beantragt das in Polen auftretende EVU die Zustimmung zur Beförderung außergewöhnlicher Sendungen beim Samodzielnego Wieloosobowego Stanowiska ds. Przewozów Nadzwyczajnych – der selbstständige Multifunktionsstelle für außergewöhnliche Sendungen im Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.
Für die Vereinbarung der Beförderung einer außerordentlichen Sendung im internationalen Verkehr, ist das Eisenbahnunternehmen auf polnischer Seite zuständig, dass die Beförderung dieser Sendung ab der Überquerung der Staatsgrenze durchführt. *

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

Przewoźnik zamawiający trasę w DB InfraGO AG powinien uwzględnić powyższe w planowaniu czasu postoju na stacji Löcknitz.
Przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej do przewozu odbywa się komisyjnie przez przewoźnika kolejowego po stronie polskiej i nadawcę. Przewodniczącym komisji jest uprawniony pracownik przewoźnika po stronie polskiej. Komisyjne sprawdzenie przesyłki i przyjęcie jej do przewozu musi się odbyć w taki sposób, aby przewóz tej przesyłki nie powodował zagrożenia ruchu kolejowego.

W przypadku stwierdzenia uchybień należy sporządzić protokół. Nieprawidłowości powinny być usunięte przez przewoźnika kolejowego. W razie braku możliwości usunięcia nieprawidłowości wskazanych w protokole, przewoźnik zatrzymuje przesyłkę i powiadamia pisemnie, z podaniem przyczyn, stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze właściwej dla stacji granicznej i stacji nadania, Samodzielne Wieloosobowe Stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych.
3. Przyjmowanie przesyłek nadzwyczajnych poprzedzane jest sporządzeniem protokołu komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej, który należy przekazać do stanowiska ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyture Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie.

Zarządzenie przewozu

4. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej wydaje stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie, po otrzymaniu zgłoszenia w formie protokołu od przewoźnika po stronie polskiej o dopuszczeniu przesyłki do przewozu.
5. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej może zostać wydane jednocześnie ze zgodą na przewóz przesyłki nadzwyczajnej.

6. Zgoda z zarządzeniem wydawana jest pisemnie przewoźnikowi po stronie polskiej i zainteresowanym pracownikom DB InfraGO AG.

7. W przypadku ujawnienia przewozu przesyłki nadzwyczajnej bez stosownych zgód wydawane przez PKP PLK S.A., przesyłkę należy zatrzymać na stacji Löcknitz.

Das bei der DB InfraGO AG trassenbestellende EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Löcknitz zu berücksichtigen.
Die durch eine Kommission durchzuführende Annahme einer außergewöhnlichen Sendung zur Beförderung erfolgt durch das in Polen auftretende EVU und dem Absender. Der Vorsitzende der Kommission ist ein berechtigter Mitarbeiter des in Polen auftretenden EVU. Die Sendung muss von der Kommission geprüft und so zur Beförderung zugelassen werden, dass ihre Beförderung den Eisenbahnverkehr nicht gefährdet.
Werden Mängel festgestellt, so ist ein Protokoll zu erstellen. Unregelmäßigkeiten, sind vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu beheben. Ist es nicht möglich, die im Protokoll festgestellten Unregelmäßigkeiten zu beheben, so hält das EVU die Sendung zurück und teilt dies unter Angabe der Gründe der polnischen BZ schriftlich mit.

3. Zum Abschluss der Prüfungen hat die Kommission, welche die außerordentliche Sendung kontrollierte, ein Protokoll zu erstellen, welches an den Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der polnischen BZ in Szczecin zu senden ist.

Beförderungsanordnung

4. Die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung ordnet der Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der BZ in Szczecin, nach Erhalt einer Mitteilung in Form eines Protokolls vom in Polen auftretenden EVU, an.

5. Die Beförderungsanordnung für außergewöhnliche Sendungen kann auch gleichzeitig mit der Zustimmung für außergewöhnliche Sendungen erteilt werden.
6. Die Beförderungsanordnung wird schriftlich an das auf polnischer Seite auftretende EVU erteilt und den betroffenen Mitarbeiter der DB InfraGO AG bekanntgegeben. *
7. Wenn festgestellt wird, dass eine außergewöhnliche Sendung ohne die entsprechende Zustimmung der PKP PLK S.A. vom Bf. Löcknitz in Richtung Staatsgrenze befördert werden soll, ist die Sendung auf dem Bahnhof Löcknitz zurückzuhalten.

Przewóz przesyłki nadzwyczajnej

8. Przewoźnik po stronie polskiej zobligowany jest do dostarczenia przewoźnikom po stronie niemieckiej (w tym drużynie pociągowej) wszystkich niezbędnych dokumentów związanych z przewozem przesyłki nadzwyczajnej.

9. W przypadku, gdy wymagane jest konwojowanie przesyłki, obowiązują następujące zasady:

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

- przewóz przesyłki nadzwyczajnej ma odbywać się ze zmniejszoną prędkością, dyżurny ruchu stacji Torgelow (Löcknitz) informuje maszynistę pociągu rozkazem 5.
- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze PKP PLK S.A.,

konwojent na odcinku PKP PLK S.A. zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchu Torgelow (Löcknitz). Dyżurni ruchu DB InfraGO AG informują o tym załącznikiem językowym do polecenia 95.95 przyczyna nr W2.

(...)

Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung

8. Das auf polnischer Seite auftretende EVU ist verpflichtet, dem auf deutscher Seite auftretendem EVU (einschließlich des Zugpersonals) alle erforderlichen Dokumente im Zusammenhang mit der Beförderung der außergewöhnlichen Sendung zur Verfügung zu stellen.

9. Falls die Begleitung einer Sendung erforderlich ist, gelten die folgenden Regeln:

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

- der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert Fahrdienstleiter Torgelow (Löcknitz) den Triebfahrzeugführer des Zuges mit Befehl 5 darüber, *
- eine Begleitung der außergewöhnlichen Sendung auf der Infrastruktur der PKP PLK S.A. vorgesehen ist, hat sich der Begleiter für den Abschnitt der PKP PLK S.A. beim Fahrdienstleiter des Torgelow (Löcknitz) zu melden.

Die Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG erteilen dafür einen Auftrag 95.95 mit Wortlautbeiblatt W2. *

(...)

5. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji

5.1. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(...)

5.1.2. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(1) Istniejące tory szlakowe z wymaganymi szczegółami są wymienione w poniższym zestawieniu.

von	nach	eingleisige bzw. zweigleisige Hauptstrecke	Zs 6 bzw. W 24	Bremsweg	elektrifiziert
Od	**Do**	**Rodzaj szlaku**	**W24 lub Zs 6**	**Droga hamowania**	**Zelektryfikowany**
Löcknitz	Stobno Szczecińskie	eingleisig / Jednotorowy	–	700/700	Nein / nie
Szczecin Gumieńce	Stobno Szczecińskie	zweigleisig*) dwutorowy	Nein / nie	700/700	Nein / nie
Stobno Szczecińskie	Szczecin Gumieńce		Ja / tak	700/700	Nein / nie
Szczecin Gumieńce	Szczecin Główny	eingleisig / Jednotorowy	–	700/700	3 kV

*) Tor nr 2 linii kolejowej 408 pomiędzy Szczecin Gumieńce a Stobno Szczecińskie - jest stale zamknięty.

(2) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym wyposażony jest w półsamoczynną blokadę liniową dwukierunkową.

(3) Pochylenie miarodajne na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym wynosi:

Löcknitz – Granica Państwa	
	7,0 ‰
Granica Państwa- Löcknitz	
	7,1 ‰
Granica Państwa- Stobno Szczecińskie	
	6,6 ‰
Stobno Szczecińskie -- Granica Państwa	
	6,4 ‰
Stobno Szczecińskie - Szczecin Gumieńce	
	4,9 ‰
Szczecin Gumieńce - Stobno Szczecińskie	

5. Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge

5.1. Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke

(...)

5.1.2. Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke

(1) Die vorhandenen Streckengleise mit den erforderlichen Zusatzangaben sind in der nach-folgenden Übersicht aufgeführt.

*) Auf dem zweigleisigen Streckenabschnitt Szczecin Gumieńce – Stobno Szczecińskie ist das Gleis 2 (Streckengleis Stobno Szczecińskie – Szczecin Gumieńce) ständig gesperrt.

(2) Die Strecken sind mit einem Streckenblock für eingleisige Strecken mit Erlaubniswechsel ausgerüstet.

(3) Die maßgebende Neigung beträgt auf der Grenzbetriebsstrecke:

Löcknitz – Granica Państwa	Löcknitz – Staatsgrenze
	7,0 ‰
Granica Państwa- Löcknitz	Staatsgrenze – Löcknitz
	7,1 ‰
Granica Państwa- Stobno Szczecińskie	Staatsgrenze - Stobno–Szczecińskie
	6,6 ‰
Stobno Szczecińskie -- Granica Państwa	Stobno–Szczecińskie – Staatsgrenze
	6,4 ‰
Stobno Szczecińskie - Szczecin Gumieńce	Stobno Szczecinskie - Szczecin Gumieńce
	4,9 ‰
Szczecin Gumieńce - Stobno Szczecińskie	Szczecin Gumieńce - Stobno Szczecinskie

0,0 ‰	
Szczecin Gumieńce – Szczecin Główny	Szczecin Gumieńce - Szczecin Główny
4,4 ‰	
Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce	Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce
4,4 ‰	

(4) Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka DB InfraGO AG, ujęta jest w wykazie maksymalnej prędkości DB InfraGO AG - VzG. Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka PKP PLK S.A. podana jest w wykazie maksymalnych prędkości w Regulaminie Sieci, dostępnym na stronie internetowej Spółki PKP PLK S. A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ na dany rozkład jazdy pociągów dla linii 408, ujętymi w załączniku 2.1.	(4) Zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für die Streckenabschnitte der DB InfraGO AG sind im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten der DB InfraGO AG - VzG vorgegeben. Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für den Streckenabschnitt der PKP PLK S.A, sind in dem Verzeichnis der maximal zulässigen Geschwindigkeiten im „Regulamin Sieci" auf der Internet-Seite der PKP PLK S.A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ in dem Anhang 2.1 für die Strecke 408 angegeben.	* * *
(5) Na odcinku granicznym obowiązuje skrajnia G2 (UIC).	(5) Auf der der Grenzbetriebsstrecke gilt die Fahrzeugumgrenzungslinie G2 (UIC).	
(6) Po polskiej stronie obowiązuje radiołączność pociągowa analogowa kanał R6, a po stronie niemieckiej radiołączność pociągowa GSM-R.	(6) Auf polnische Seite ist analoger Zugfunk des Kanals R 6 und auf deutscher Seite GSM-R als Zugfunk vorhanden.	*
(7) Urządzenia oddziaływania na pociąg DB InfraGO AG i PKP PLK S.A. eksploatowane są w rożnych systemach. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym wyposażony jest po stronie niemieckiej w urządzenia punktowego oddziaływania na pociąg (PZB 90). Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym po stronie polskiej wyposażony jest w polski system SHP. Przejazdy kolejowo - drogowe odcinku granicznego PKP PLK S.A. nie są wyposażone w system SHP poza przejazdem kolejowo - drogowym w km 9,880.	(7) Die Zugbeeinflussungsanlagen werden bei der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. mit unterschiedlichen Systemen betrieben. Die Grenzbetriebsstrecke ist auf deutscher Seite mit Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB), Bauart PZB 90 ausgerüstet. Die Grenzbetriebsstrecke ist auf polnischer Seite mit dem polnischen Zugbeeinflussungssystem SHP ausgerüstet. Die Bahnübergänge auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. sind bis Szczecin Gumieńce nicht mit Zugbeeinflussungsanlagen (SHP) ausgerüstet, außer der Bahnübergang in km 9,880.	* *
(8) Dla pociągów przekraczających granicę obowiązuje klasa linii C3 (nacisk osi na tor: 196 kN, nacisk liniowy na 1 metr bieżący toru: 71 kN)	(8) Für grenzüberschreitende Zugfahrten gilt die Streckenklasse C3 (20 t Radsatzlast, 7,2 t/m Meterlast).	*

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

(9) Auf der Grenzbetriebsstrecke sind folgende Bahnübergänge vorhanden:

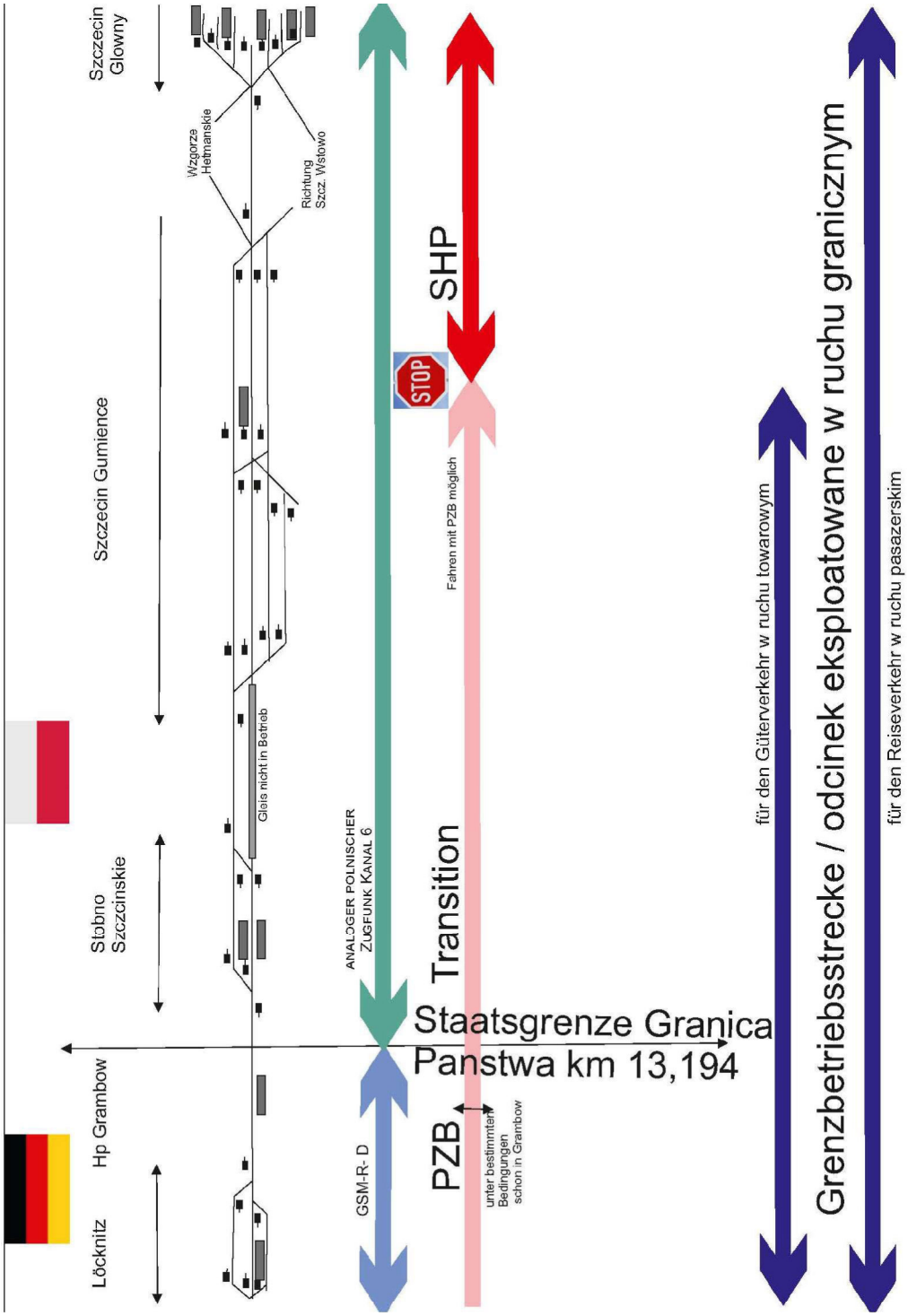
Löcknitz – Staatsgrenze – Szczecin / Szczecin – Granica Państwa – Löcknitz		
Lage [km] Położenie	**Art der Sicherung Rodzaj zabezpieczenia**	**Bemerkungen Uwagi**
24,280	Halbschranke (BUES 2000) sygnalizacja świetlna i półrogatki	Bedienung vom Fdl/ Obsługa przez Dyżurnego ruchu Torgelow (Löcknitz)
23,772	Halbschranke (EBÜT 80) sygnalizacja świetlna i półrogatki	in Richtung PL - Bedienung vom Fahrdienstleiter Torgelow (Löcknitz), aus Richtung PL - vom Zug eingeschaltet und vom Triebfahrzeugführer überwacht. W kierunku Szczecin Gumieńce (do Polski) uruchamiana przez dyżurnego ruchu Torgelow (Löcknitz), a w kierunku do Löcknitz (do Niemiec) z pojazdu kolejowego.
18,790	Halbschranke RBÜT) sygnalizacja świetlna i półrogatki	vom Zug eingeschaltet und Triebfahrzeugführer überwacht / sterowana przez pociąg
15,550	Halbschranke RBÜT) sygnalizacja świetlna i półrogatki	vom Zug eingeschaltet und Triebfahrzeugführer überwacht / sterowana przez pociąg
14,530	Halbschranke RBÜT) sygnalizacja świetlna i półrogatki	vom Zug eingeschaltet und Triebfahrzeugführer überwacht / sterowana przez pociąg
9,880	Haltlichtanlage *) sygnalizacja świetlna	BUES 2000, Kat. C
8,980	elektrische Vollschranke elektryczne rogatki	Fdl Stobno Szczecińskie
6,673	Haltlichtanlage sygnalizacja świetlna	Nastawniczy Wärter Gm-3
5,819	elektrische Vollschranke elektryczne rogatki	Nastawniczy Wärter Gm-3
5,179	elektrische Vollschranke elektryczne rogatki	Nastawniczy Wärter Gm
4,825	elektrische Vollschranke elektryczne rogatki	Nastawniczy Wärter Gm

*) Przejazd kolejowo - drogowy kat. „C" w km 9,880 wyposażony jest w tarczę ostrzegawczą przejazdową (ToP) nr ToP 98 w km 10,900 dla pociągów jadących ze stacji Löcknitz w kierunku stacji Stobno Szczecińskie, dla pociągów jadących ze stacji Stobno Szczecińskie w kierunku stacji Löcknitz urządzenia przejazdowe uzależnione są od semaforów wyjazdowych stacji Stobno Szczecińskie. W razie usterki sygnalizacji świetlnej dyżurny ruchu stacji Stobno Szczecińskie wydaje maszynistom pociągu rozkaz pisemny.

*) Der Bahnübergang der Kategorie C (Lichtsignalanlage) im km 9,880 verfügt über ein Bahnübergangsüberwachungssignal (TOP) Nr ToP 98 am km 10,900 für Züge der Fahrtrichtung von Löcknitz nach Stobno Szczecinskie. Für Züge aus Stobno Szczecinskie wird die Bahnübergangssicherung in Signalabhängigkeit zum Ausfahrsignal des Bahnhofs Stobno realisiert. Der Fahrdienstleiter Stobno Szczecinskie erteilt bei gestörter Anlage dem Triebfahrzeugführer einen Befehl. *

5.1. A01 Plan schematyczny odcinku eksploatowanych w ruchu granicznym

5.1.A01 Schematischer Lageplan der Grenzbetriebsstrecke



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

5.2.1. Stacja Löcknitz

(1) Stacja Löcknitz nie jest obsadzona i jest sterowana przez dyżurnego ruchu stacji Torgelow.

Służy do prowadzenia ruchu pociągów pasażerskich i towarowych.

(2) Wyposażona jest w semafory świetlne zgodnie z instrukcją sygnalizacyjne 301 sygnalizacje kombinowaną (Ks).

(3) Stacja nie jest wyposażona w telefony stacjonarne do połaczenia z dyżurnym ruchu stacji Torgelow. Łączność może nastąpić tylko drogą radiową GSM-R.

(4) Miarodajne pochylenie stacji od semafora wjazdowego F w kierunku Pasewalk Ost spadek wynosi: 2,98 ‰.

(5) Stacja posiada następujące tory.

5.2. Systemwechselbahnhöfe und Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke

5.2.1. Bahnhof Löcknitz

(1) Der Bahnhof Löcknitz ist unbesetzt und wird vom örtlich zuständigen Fahrdienstleiter in Torgelow gesteuert.

Der Bahnhof dient dem Reise- und Güterverkehr.

(2) Der Bahnhof ist mit Kombinations-Signalen (Ks) ausgerüstet.

(3) Fernsprecher zur Verständigung mit dem zuständigen Fahrdienstleiter Torgelow sind nicht vorhanden. Die Verständigung kann nur über das vorhandene GSM-R Netz erfolgen.

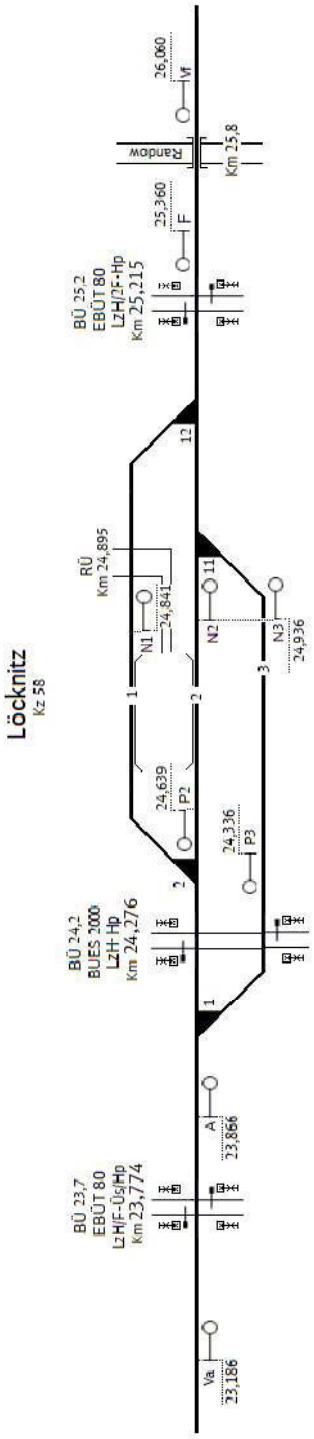
(4) Maßgebende Neigung: Ab Esig F in Richtung Pasewalk Ost ein Gefälle von 2,98‰. *

(5) Der Bahnhof besitzt folgende Gleisanlagen:

Hauptgleis	**Nebengleis**	**Nutzlänge**	**Bahnsteiglänge; Bahnsteighöhe**	**Zweckbestimmg.**
Tor główny	**Tor boczny**	**Długość użyteczna**	**Długość i wysokość peronu**	**uwagi** *
1		291 m	95 m 550 mm	nur für Einfahrten aus Richtung /tylko wjazdy z kierunku - Szczecin
2		287 m		durchgehendes Hauptgleis Tor główny zasadniczy
3		590 m		Ein - und Ausfahrgleis dla wjazd- oraz wyjazd

5.2.1A01 Plany schematyczne posterunków ruchu – stacja Löcknitz

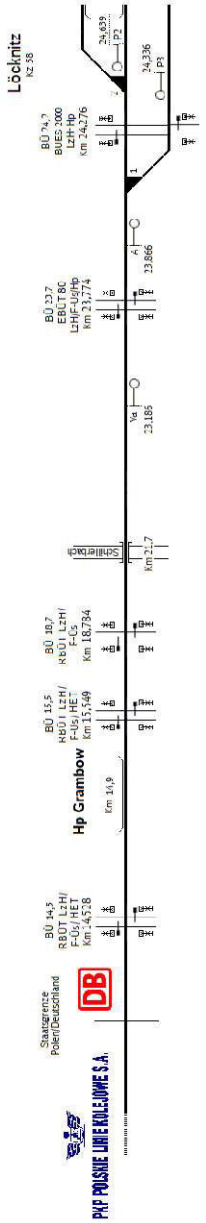
5.2.1A01 Schematischer Lageplan der Betriebsstellen – Bahnhof Löcknitz



5.2.2 Przystanek Grambow

5.2.2. Haltepunkt Grambow

Położenie posterunku	Lage der Betriebsstelle
Km 14,910	
Wysokość peronów	Die Bahnsteighöhe beträgt:
< 380 mm	
Długość peronów	Die Bahnsteiglänge beträgt:
98 m	



5.2.3. Stacja Stobno Szczecińskie

Stacja Stobno Szczecińskie stanowi jeden okręg nastawczy z nastawnią „Sz", obsadzoną przez dyżurnego ruchu, zlokalizowana jest od strony wjazdu stacji Löcknitz, wyposażona jest w urządzenia przekaźnikowe oraz przystosowana jest do prowadzenia ruchu pasażerskiego i towarowego.

Miarodajne pochylenie stacji 2,4 ‰.

Stacja wyposażona jest w sygnalizacje świetlną zgodnie z instrukcją o sygnalizacji PKP PLK S.A. – Ie-1.

Semafory wyjazdowe w kierunku Szczecina Gumieńce wyposażone są we wskaźniki W 24.

5.2.3. Bahnhof Stobno Szczecińskie

Der Bahnhof Stobno Szczecińskie ist ein Stellwerksbezirk mit einem durch den Fahr-dienstleiter besetzten Stellwerk „SZ". Das Stellwerk befindet sich im Bahnhofskopf in Richtung Löcknitz. Der Bahnhof ist ausgerüstet mit Relaistechnik. Der Bahnhof dient dem Reise- und Güterverkehr.

Maßgebende Neigung beträgt 2,4.‰.

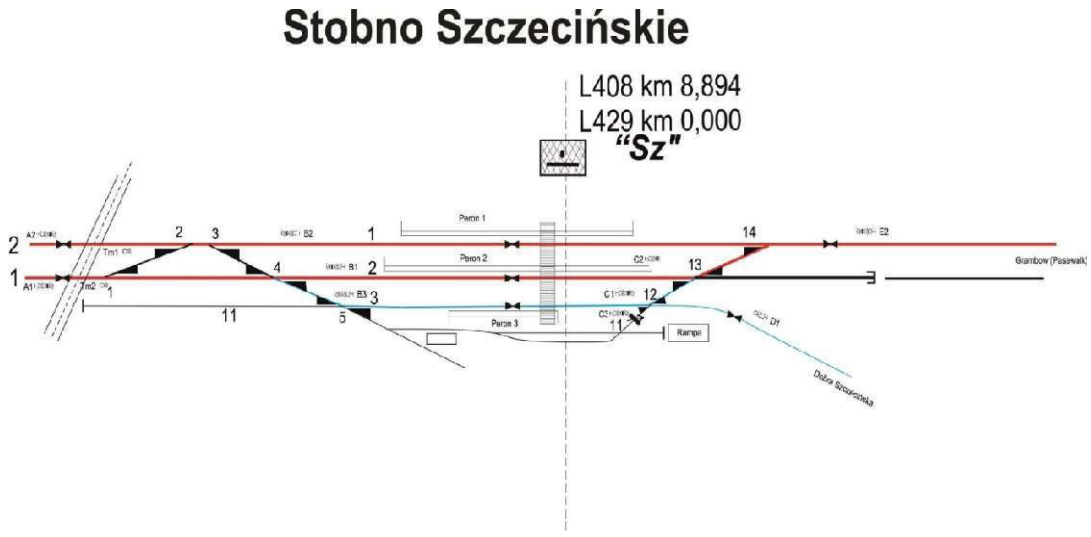
*

Der Bahnhof besitzt Lichtsignale gem. des Signalbuches der PKP PLK S.A. - Ie-1.

Die Ausfahrsignale Richtung Szczecin Gumieńce sind mit Signalen W 24 ausgerüstet.

5.2.3.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym – Stobno Szczecińskie

5.2.3.A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke – Stobno Szczecińskie



5.2.4. Stacja Szczecin Gumieńce

(1) Stacja Szczecin Gumieńce posiada jedną nastawnię dysponującą „Gm" oraz trzy nastawnie wykonawcze: „Gm1", „Gm2" i „Gm3". Nastawnia dysponująca „Gm" obsadzona jest dyżurnym ruchu i nastawniczym, usytuowana jest w środkowej części stacji. Stacja jest częściowo zelektryfikowana, napięcie w sieci trakcyjnej wynosi 3 KV. Stacja Szczecin Gumieńce w okręgach nastawczy Gm i Gm3 jest częściowo zelektryfikowana, natomiast w okręgu nastawczym Gm1 jest całkowicie zelektryfikowana.

Wszystkie pociągi kursujące przez kolejowe przejście graniczne Szczecin Gumieńce – Löcknitz wjeżdżają i wyjeżdżają wyłącznie z okręgów nastawczych Gm, Gm1 i Gm3.

Oprócz nastawni Gm w ruchu granicznym uczestniczą nastawnie wykonawcze Gm1 i Gm3 usytuowane przy wjeździe z kierunku Szczecin Główny i Stobno Szczecińskie, obsadzone jednym nastawniczym.

Stacja wyposażona jest w sygnalizatory świetlne.

Nastawnia dysponująca Gm oraz nastawnie wykonawcze Gm1 i Gm3 wyposażone są w urządzenia scentralizowane mechaniczne i przekaźnikowe.

(2) Miarodajne pochylenie na stacji Szczecin Gumieńce wynosi 5,2‰.

(3) Długość torów wynosi 600 m.
Wyjątek: Tor 1 w kierunku Gm 3 ma 528 m, w kierunku Szczecin Główny 536 m, oraz tor 5 w kierunku Gm 3 490 m, w kierunku Szczecin Główny 458 m.

(4) Jeden peron znajduje się między torami 1 i 5. Wejście dla pasażerów przechodzi przez tor 5. Peron ma długość użytkową 300 m i wysokość 760 mm.

5.2.4. Bahnhof Szczecin Gumieńce

(1) Der Bahnhof Szczecin Gumieńce verfügt über ein Befehlsstellwerk und drei Weichenwärterstellwerke. Das Befehlsstellwerk „Gm" ist mit einem Fahrdienstleiter und einem Weichenwärter besetzt und befindet sich im mittleren Bahnhofsbereich. Der Bahnhof ist teilweise elektrifiziert. Die Oberleitungsspannung beträgt 3-KV. Der Bahnhof Szczecin Gumieńce ist in den Stellwerksbezirken „Gm" und „Gm-3" teilweise und im Stellwerksbezirk „Gm-1" vollständig elektrifiziert.

Alle über die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz –Szczecin Gumieńce verkehrende Züge fahren ausschließlich aus den Stellwerksbezirken „Gm", „Gm-1" und „Gm-2" ein und aus.

Neben dem Stellwerk „Gm" sind die Weichenwärterstellwerke „Gm-1" und „Gm-3" am Grenzverkehr beteiligt, die sich an der Einfahrt aus Richtung Szczecin Główny und Stobno Szczecińskie befinden und mit einem Weichenwärter besetzt sind.

Der Bahnhof besitzt Lichtsignale gem. des Signalbuches der PKP PLK S.A. - Ie-1.
Das Befehlsstellwerk „Gm" und die Weichenwärterstellwerke „Gm-1" und „Gm-3" sind mit ferngesteuerten mechanischen und Relaisanlagen ausgerüstet.

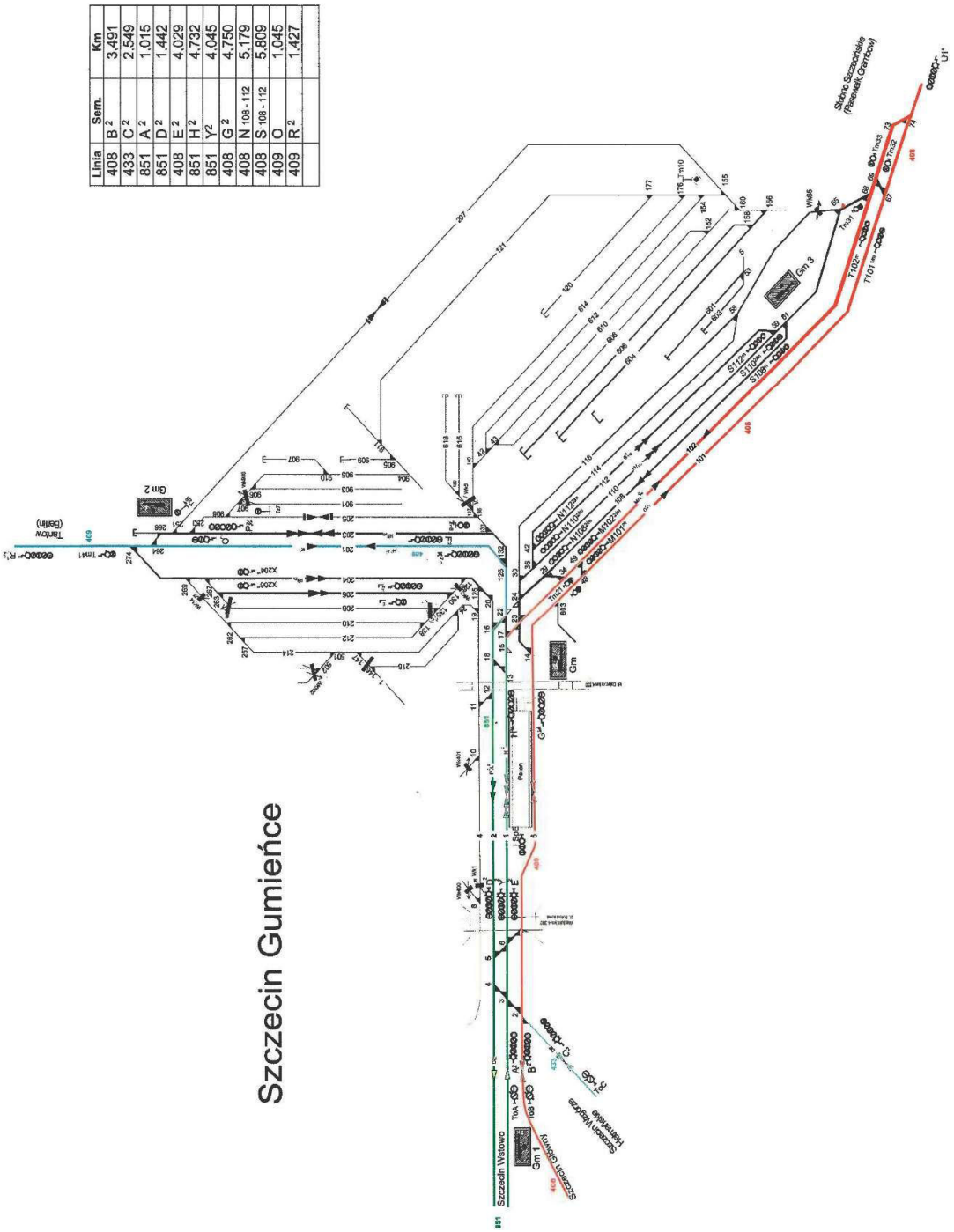
(2) Die maßgebende Neigung im Bahnhof Szczecin Gumieńce beträgt 5,2‰.

(3) Die Gleislänge beträgt 600 m. Ausnahme: Gleis 1 in Richtung Gm 3: 528 m, in Richtung Szczecin Główny: 536 m, Gleis 5 in Richtung Gm 3: 490 m, in Richtung Szczecin Główny: 458m.

(4) Ein Bahnsteig befindet sich nur zwischen Gleis 1 und 5. Der Reisendenzugang quert Gleis 5. Der Bahnsteig hat eine nutzbare Länge von 300 m und Höhe 760 mm.

5.2.4.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym: Szczecin Gumieńce

5.2.4.A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke: Szczecin Gumieńce



5.2.5. Stacja Szczecin Główny

(1) Stacja Szczecin Główny stanowi jeden okręg nastawczy z nastawnią dysponującą „SG". Nastawnia dysponująca „SG" obsadzona jest dwoma dyżurnymi ruchu. Stacja jest częściowo zelektryfikowana, napięcie w sieci trakcyjnej wynosi 3 KV.

Nastawnia dysponująca „SG" wyposażona jest w urządzenia komputerowe Ebilock 850. Stacja przystosowana jest do ruchu pasażerskiego.

(2) Miarodajne pochylenie na stacji Szczecin Główny wynosi: 0,2‰.

(3) Stacja posiada 4 perony na 8 torach o następujących parametrach:

5.2.5. Bahnhof Szczecin Główny

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

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

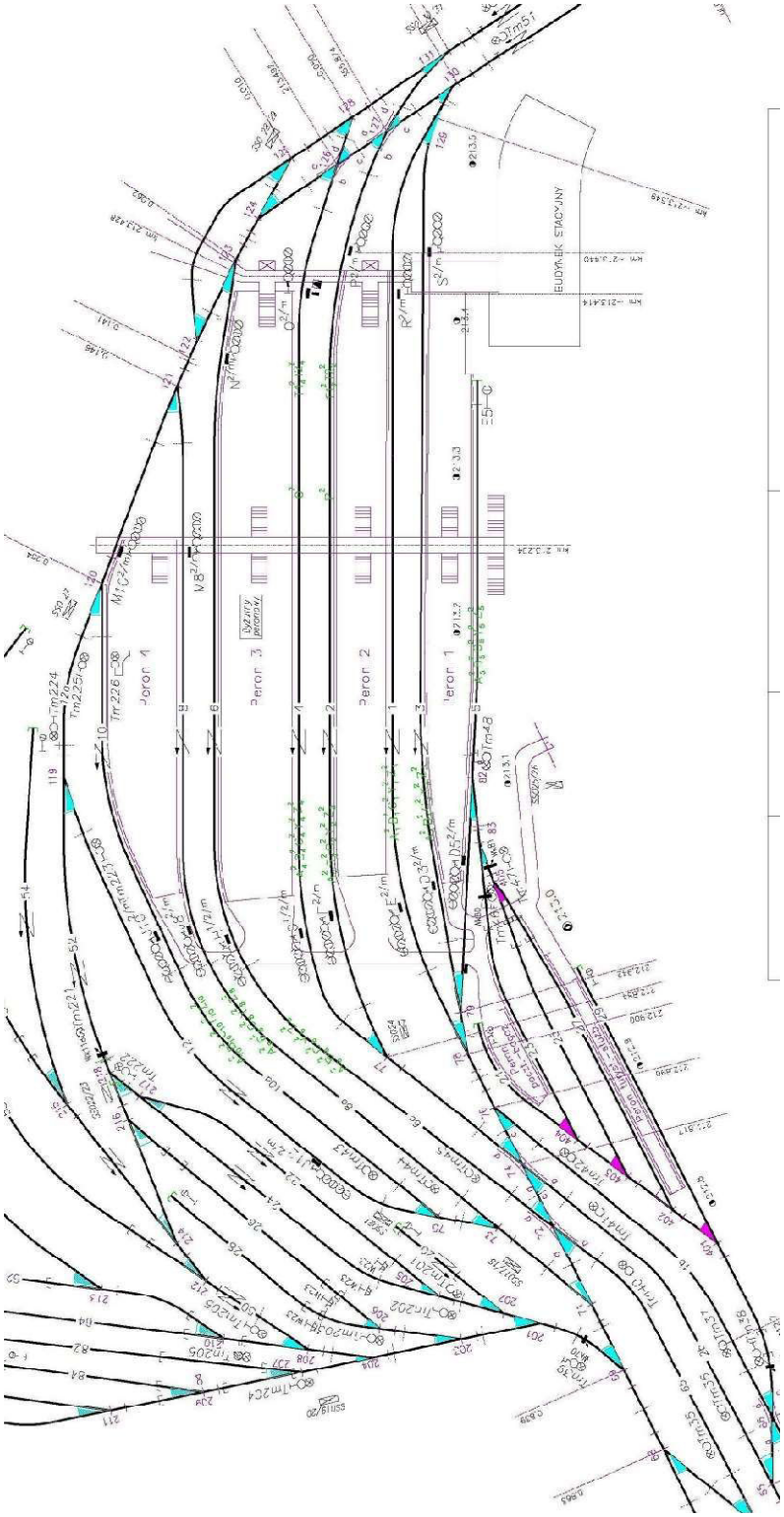
(2) Die maßgebende Neigung im Bahnhof Szczecin Główny beträgt 0,2‰.

(3) Der Bahnhof besitzt 4 Bahnsteige an 8 Gleisen mit folgenden Parametern:

Nr peronu	Nr toru	Wysokość [mm]	Długość [m]
Bahnsteig	**Gleis**	**Höhe [mm]**	**Bahnsteiglänge [m]**
1	5	550	266
1	3	550	370
2	1	760	421
2	2	760	421
3	4	760	386
3	6	760	327
4	8	550	211
4	10	550	211

5.2.5.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym: Szczecin Główny

5.2.5.A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke: Szczecin Główny



(...)

6. Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej

6.1. Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty

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

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

Maszynistom muszą być udostępnione dane z rozkładu jazdy mające zastosowanie do pociągu oraz informacje z La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB) dla całego odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.

Maszynista pojazdu trakcyjnego musi mieć możliwość przeglądania informacji dotyczących opisu linii "Streckenbuch" na obszarze zarządzania DB InfraGO AG.

W kabinach sterowniczych pojazdów trakcyjnych lub wagonów sterowniczych muszą znajdować się druki dwujęzycznego rozkazu zgodnie z pkt 10.1.

Maszyniści powinni posiadać aktualny Wykaz Ostrzeżeń Stałych Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie.

6.2. Zasady akceptacji taboru kolejowego

6.2.1 Wyposażenia pojazdów w urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy

(1) Pojazdy trakcyjne na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym muszą posiadać system PZB 90 i SHP, z wyjątkiem postanowień ust (2).

(2) Jeżeli pojazdy trakcyjne kursujące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym z kierunku Niemiec tylko do stacji Szczecin Gumieńce i z powrotem, można zrezygnować na wyposażenia w system SHP.

6.2.2. Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności

Do eksploatacji na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym DB InfraGO AG pojazdy trakcyjne przewoźnika muszą być wyposażone w radio pokładowe GSM-R przewoźne.

Pojazdy kolejowe kursując na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym PKP PLK S.A. muszą być wyposażone w urządzenia radiotelefoniczne pracujące w sieci radiołączności pociągowej PKP PLK S.A. ze sprawnym systemem „Radiostop”.

6. Angaben zum Netzzugang

6.1. Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien – mitzuführende Unterlagen *

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

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

Dem Triebfahrzeugführer müssen die für den Zug geltenden Fahrplanangaben und La-Angaben für die gesamte Grenzbetriebsstrecke einsehbar zur Verfügung stehen. * * *

Die Angaben für das Streckenbuch muss der Triebfahrzeugführer im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG, einsehen können. *

In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen die zweisprachigen Befehlsvordrucke entsprechend Abschn. 10.1. mitgeführt werden. *

Der Triebfahrzeugführer hat über das aktuelle Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen des Zakład Linii Kolejowych Szczecin zu verfügen. *

6.2. Anforderungen an Fahrzeuge

6.2.1. Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen *

(1) Triebfahrzeuge auf der Grenzbetriebsstrecke sind grundsätzlich mit den Systemen PZB 90 und SHP auszurüsten. * *

(2) Wenn Triebfahrzeuge von Deutschland her auf der Grenzbetriebsstrecke nur bis zum Bahnhof Szczecin Gumieńce bzw. zurück als führende Fahrzeuge eingesetzt werden, darf auf die Ausrüstung mit dem Zugsicherungssystem SHP verzichtet werden. * * * *

6.2.2. Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk *

Für den Betrieb auf dem Abschnitt der DB InfraGO AG sind die führenden Fahrzeuge grundsätzlich mit einem fest eingebauten oder tragbaren GSM-R-Zugfunk-Fahrzeuggerät auszurüsten. *

Für den Betrieb auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. muss das Triebfahrzeug mit einem Funkgerät, welche auf dem Netz der PKP PLK S.A. arbeitet, und das Nothaltsystem „Radiostop“ beinhaltet, ausgerüstet sein. *

6.3 Proces akceptacji pracowników przewoźnika

6.3.1. Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI

Na sieci PKP PLK S.A. językiem operacyjnym jest język polski, a na sieci DB InfraGO AG językiem operacyjnym jest język niemiecki.

6.3.2. Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG

Na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG maszyniści pojazdu trakcyjnego zatrudnieni 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 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 wypowiadane jako ciąg pojedynczych cyfr. Nie będą oni używać skrótów i będą używać pełnych nazw posterunków ruchu. W przypadku konieczności literowania pojęć należy korzystać z międzynarodowego alfabetu fonetycznego zgodnie z TSI-OPE:

6.3 Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU

6.3.1. Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU *

Auf dem Netz der DB InfraGO AG ist die Betriebssprache Deutsch und auf dem Netz der PKP PLK S.A. ist die Betriebssprache Polnisch. *

6.3.2. Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG *

Im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO 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 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 die vollständigen Namen der Betriebsstellen zu verwenden. Müssen Begriffe buchstabiert werden, ist das Internationale Phonetische Alphabet der TSI OPE zu verwenden: *

*

Internationales Phonetisches Alphabet
Międzynarodowy alfabet fonetyczny

Buchstabe Litera	International Międzynarodowy
A	Alpha
B	Bravo
C	Charlie
D	Delta
E	Echo
F	Foxtrot
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	Whisky
X	X-ray
Y	Yankee
Z	Zulu

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

6.3.3. 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 InfraGO AG sichert das EVU die genannten Sprachkompetenzen des zum Einsatz kommenden Triebfahrzeugführer zu. *

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

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

6.4. Uregulowania dotyczące przydziału tras

6.4.1. Ograniczenie długości pociągów wraz z czynnymi lokomotywami

Długość pociągu w planowaniu nie może przekroczyć wartości wymienionych w rozdziale 5.2.1.(5) i 5.2.4.(3).

6.4.2. Rozkład jazdy

a) Ważność rozkładu jazdy

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

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

b) Odpowiedzialność za opracowanie rozkładów jazdy

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

c) Publikacja i dystrybucja rozkładów jazdy

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

6.4.3. Numery pociągów

a) Stosowanie międzynarodowych numerów pociągów

W przypadku pociągu przekraczającego granicę obowiązkowe jest korzystanie z międzynarodowego numeru pociągu. Zmiana numeru pociągu w trakcie jazdy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym jest wykluczona.
Numer pociągu musi być dostępny zarówno w DB InfraGO AG, jak **i** w PKP PLK S.A. przez cały okres kursowania pociągu.

6.4. Regelungen zur Trassenzuweisung *

6.4.1. Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen

Die Gesamtzuglänge der angemeldeten Zugtrassen darf die in den Abschnitten 5.2.1.(5) und 5.2.4.(3) aufgeführten Gleislängen nicht überschreiten.

6.4.2. Fahrplan

a) Gültigkeit des Fahrplanes *

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

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

b) Verantwortung Fahrplanerstellung

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

c) Fahrplanveröffentlichung und Verteilung

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

6.4.3. Zugnummer

a) Verwendung einer internationalen Zugnummer

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

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

b) Przydzielanie międzynarodowego numeru pociągu

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

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

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

6.4.4. Wniosek o przydzielenie trasy

a) Podstawa umowna zamawiania tras

Przewoźnicy zamawiają trasy zgodnie z przepisami

- „Infrastrukturnutzungsbedingungen“ DB InfraGO AG dla obszaru prowadzenia ruchu DB InfraGO AG, i

- „Regulamin sieci“ PKP PLK S.A. dla obszaru prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.

Wnioski o przydzielanie tras muszą być składane zarówno do PKP PLK S.A. jak i do DB InfraGO AG przez przewoźnika posiadającego prawo dostępu do infrastruktury u danego zarządcy infrastruktury. Wnioski o przydzielanie tras pociągu muszą w odniesieniu do trasy przejazdu pokrywać się co najmniej w części dotyczącej odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.

b) Dwustronne uzgodnienia między przewoźnikami

W okresie poprzedzającym złożenie wniosku o przydzielenie międzynarodowej trasy pociągu należy przeprowadzić koordynację z udziałem wszystkich zaangażowanych partnerów w celu harmonizacji wniosku o przydzielenie trasy w odniesieniu do następujących punktów:

- Obaj przewoźnicy są zobowiązani do złożenia wniosków o przydzielanie trasy odpowiednio w DB InfraGO AG i PKP PLK S.A. niezwłocznie po sobie. Okres pomiędzy złożeniem obu wniosków o przydzielanie trasy w ramach IRJ nie może przekraczać 24 godzin.
- Wnioski o przydzielanie trasy złożone u obu zarządzów infrastrutury muszą być zgodne pod względem charakterystyki (parametrów) pociągu i żądań dotyczących czasu przewozu.

b) Vergabe einer internationalen Zugnummer

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

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

- in der Richtung Polen – Deutschland wird dem EVU die internationale Zugnummer beim Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A im Nachgang zur Trassenanmeldung zugewiesen.

Die durch das EIU zugewiesene Zugnummer ist bei den Trassenanmeldungen durch die EVU zu verwenden.

6.4.4. Trassenanmeldung

a) Vertragliche Grundlage für die Trassenanmeldung

Die EVU beantragen die Trassen gemäß den Bestimmungen der

- „Infrastrukturnutzungsbedingungen“ der DB InfraGO AG für den Bereich der Betriebsführung der DB * InfraGO AG und der
- „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. für den Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A.

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

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

b) Bilaterale Abstimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Im Vorfeld der Anmeldung von Trassen für internationale Verkehre ist, unter Einbindung aller ggf. beteiligten Partner, eine Abstimmung zur Harmonisierung der Trassenanfrage hinsichtlich folgender Punkte vorzunehmen:

- Die Trassenanmeldungen der jeweiligen EVU sind entsprechend bei der DB InfraGO AG und der PKP * PLK S.A. in einem unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang vorzunehmen. Für Trassen im Gelegenheitsverkehr sind beide Abschnitte innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden zu bestellen.
- Die Trassenanmeldungen müssen bei beiden Infrastrukturbetreibern in Zugcharakteristik und Verkehrszeitregelung übereinstimmen.

c) Minimalne wymagania dotyczące zamawiania tras:
Wnioski o przydzielanie tras są wiarygodne, jeśli zawierają następujące informacje:
- jednoznaczne oznaczenie stacji początkowej i stacji końcowej w danym kraju.
- Jednoznaczne oznaczenie stacji zmianu systemu.

- Jednoznaczne oznaczenie przewoźnika, który złożył wniosek o przydzielanie trasy w drugim kraju.
- Jednoznaczne wskazanie wymaganego czasu postoju wraz z odpowiednią technologią eksploatacji (np. zmiana lokomotywy, zmiana drużyny, postój tylko dla przełączania systemów kontroli jazdy) na stacjach zmiany systemu.
- Jednoznaczne oznaczenie w formie numeru pociągu wszelkich jazd poprzedzających lub dalszej jazdy w przypadku pociągów kończących lub rozpoczynających bieg na stacji Löcknitz lub w przypadku doprowadzania lokomotyw związanych z realizacją danego przewozu.

c) Mindestanforderungen an die Trassenanmeldung:
Trassenanmeldungen sind plausibel, wenn sie folgende Angaben enthalten:
- Eindeutige Benennung der Start- und Zielbetriebsstelle im jeweiligen Land.
- Eindeutige Benennung der zu befahrenden Systemwechselbahnhöfe.
- Eindeutige Benennung des EVU, welches im jeweils anderen Land die Trassenanmeldung durchführt.
- Eindeutige Angabe der benötigten Haltezeit und der entsprechenden Betriebstechnologie (Beispiel Lokwechsel, Personalwechsel, Transition) an den Systemwechselbahnhöfen. *
- Eindeutige Bezeichnung in Form der Zugnummer etwaiger Vor- und Nachleistungen bei beginnenden und endenden Zügen oder Zuführungen von Triebfahrzeugen, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Zugfahrt stehen.

6.4.5. Koordynacja rozkładów jazdy między zarządcami infrastruktury

Trasy pociągów w indywidualnym rozkładzie jazdy są uzgadniane i potwierdzane między DB InfraGO AG a PKP PLK S.A. w ramach procedury Pre-Check. W ten sposób określa się, czy spełnione są warunki wstępne i wymagania minimalne dotyczące zamawiania tras.

W przeciwnym wypadku wnioski o przydzielanie trasy pociągu zostaną uznane za niewiarygodne i odrzucone.
Na etapie procesu tworzenia rocznego rozkładu jazdy wnioski o przydzielenie międzynarodowych tras pociągów są uzgadniane w ramach konferencji RNE-E.

6.4.5. Fahrplantechnische Abstimmungen der Eisenbahninfrastrukturbetreiber *

Die internationalen Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr werden zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. im Rahmen des PreCheck Verfahrens abgestimmt und bestätigt. Hierbei wird festgestellt, ob die Voraussetzungen und Mindestanforderungen an die Trassenanmeldungen erfüllt sind. Sollte dies nicht der Fall sein, werden die Trassenanmeldungen als nicht plausibel angesehen und zurückgewiesen. *
Für die Prozessphase der Netzfahrplanerstellung werden die internationalen Trassenanmeldungen im Rahmen der RNE-E Konferenz abgestimmt.

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

7. Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB InfraGO 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 InfraGO AG Hinweis auf Ril der DB InfraGO AG	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmen abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Według instrukcji PKP PLK S.A. Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.
		(...)	(...)	
3.	Do 408.0202 rozdz. 1 do 408.2202 rozdz. 1 Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn. 1	**Stosowane numery pociagów** Numery pociągów na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym muszą być używane zgodnie z porozumieniami międzynarodowymi, dla odcinka PKP PLK S.A dotyczy to dla używania do celów ruchowych – eksploatycyjnych w kierunku Szczecina Gumience do - wzgl. w kierunku granicy Panstwa od Stobno Szczecinski.	**Zugnummern** Die Zugnummern für alle Züge auf der Grenzbetriebsstrecke müssen gemäß den internationalen Abkommen verwendet werden, für den Abschnitt der PKP PLK S.A gilt dies für die betriebliche Verwendung der Zugnummer in Richtung Szczecin Gumience bis -, bzw. in Richtung Staatsgrenze ab dem Bahnhof Stobno Szczecińskie.	Do Ir-1 § 9 Zu Ir-1 § 9 *
4.	Do 408.0202 rozdz. 1 oraz do 408.2202 rozdz. 1 Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn.1	**Polecenia i informacji - Oznaczanie pociągów** W poleceniach i informacjach pociągi określane są przy użyciu języka niemieckiego słowem „Zug" i numerem pociągu. W przypadku jazd pociągów po torze zamkniętym 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 zamkniętym po słowie „Pociąg" dodaje się wyrazy „po torze zamkniętym".	**Aufträge und Meldungen - Bezeichnen der Züge** 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 * *
5.	-	**Dodatkowe informacje dotyczące pociągów przewożących towary niebezpieczne** W przypadku kursowania pociągów z towarem niebezpiecznym - w tym z TWR (towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z działem 1.10.3.1.2 RID) – przewoźnik po stronie polskiej, przed przekroczeniem granicy w kierunku Polski, przekazuje elektroniczny wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu dyżurnemu ruchu stacji Szczecin Gumieńce Gm. W przypadku towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka zgodnie z punktem 1.10.3.1.2. RID (TWR) obowiązuje	**Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern** Wenn Züge mit gefährlichen Gütern – darunter auch gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID - verkehren, hat das auf polnischer Seite auftretende EVU noch vor dem Übergang auf das polnische Streckennetz die Wagenliste dem Fdl Gm des Bahnhofs Szczecin Gumieńce zu übermitteln. Bei gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID gilt für das bei der PKP	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

		przewoźnika po stronie polskiej zaplanowanie pociągów za pośrednictwem systemu SEPE. W przypadku braku technicznej możliwości przeprowadzenia planowania w SEPE, wyznaczony pracownik przewoźnika powiadamia telefonicznie dyspozytora ds. planowania produkcji w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. w Szczecinie, podając informacje zgodnie z 8. 1) a) i b) § 17, Instrukcji Ir- 16. Przewoźnik zamawiający trasę w DB InfraGO AG powinien uwzględnić powyższe w planowaniu czasu postoju na stacji Löcknitz.	PLK S.A. auftretende EVU die Pflicht der Planung der Zugfahrt mit Hilfe des Systems SEPE. –Bei fehlender technischer Möglichkeit der Nutzung des Systems SEPE informiert der dafür bestimmte Mitarbeiter des übernehmenden EVU den Disponenten für Planung in der Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. in Szczecin, und erteilt die gemäß Punkt 8.1) a) und b) des § 17 der Vorschrift Ir-16 erforderlichen Informationen. Das bei der DB InfraGO AG trassen-bestellende EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Löcknitz zu berücksichtigen.	Abs. 2; Ir-16 § 12-	*
		(...)	(...)		
7.	Do 408.2301 rozdz. 1 Zu 408.2301 Abschn. 1	**Brak znajomości linii przez maszynistę** Prowadzenie pociągów przez maszynistę, nieposiadającego znajomości odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym, jest zabronione.	**Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren** Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist auf der Grenzbetriebsstrecke nicht erlaubt.	Do Ir-1§ 16 ust. 3 Zu Ir-1 § 16 Abs.3	
8.	Do 408.0321 408.2321 rozdział 2 oraz 481.0205 rozdz. 7 Zu 408.0321zu 408.2321 Abschn. 2 sowie 481.0205 Abschnitt 7	**Zgłoszenie dyżurnemu ruchu gotowości pociągu** (1) Na stacjach na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym maszynista obowiązany jest zgłaszać dyżurnemu ruchu gotowość pociągu: - jeżeli odbyła się zmiana drużyny trakcyjnej, - jeżeli zmieniły się parametry pociągu określone w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, - jeżeli zostały wykonane oględziny techniczne, - jeżeli została wykonana próba hamulca. (2) Na stacji Szczecin Gumieńce zgłaszanie gotowości wykonuje się według postanowień Instrukcji Ir-1 § 14 ust.6. (3) Na stacji Löcknitz zgłoszenie, że pociąg jest przygotowany do jazdy, należy przekazywać z wykorzystaniem łączności radiowej GSM-R. (4) Ponadto na stacji Szczecin Główny, dla pociągów w kierunku Löcknitz, obowiązują następujące zasady: Zgłaszanie gotowości odbywa się za pomocą radiotelefonu do dyżurnego ruchu Sg.	**Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist** (1) Auf den Bahnhöfen der Grenzbetriebsstrecke muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter melden, dass der Zug vorbereitet ist, wenn - ein Personalwechsel stattgefunden hat, - sich die Zugcharakteristik ändert (z.B. Änderung der Zuglänge, Mindestbremshundertstel oder Traktionsart), -wenn eine wagentechnische Untersuchung durchgeführt wurde, oder - -soweit erforderlich- eine Bremsprobe durchgeführt wurde. (2) Auf dem Bahnhof Szczecin Gumieńce ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, gemäß den Bestimmungen der polnischen Fahrdienstvorschrift Ir-1 § 14 (6) abzugeben. (3) Auf dem Bahnhof Löcknitz ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, über Zugfunk GSM-R abzugeben. (4) Darüber hinaus gilt im Bahnhof Szczecin Główny für Züge in Fahrtrichtung Löcknitz Folgendes: Die Fertigmeldung hat über Zugfunk an den Fdl Sg zu erfolgen.	Do Ir-1 § 14 zu Ir-1 § 14	
		(...)	(...)		*

9.		**Rozkazy pisemne**	**Schriftliche Befehle**		*
	Do 408.0411 oraz 408.2411 Zu 408.0411 und zu 408.2411	Dyżurni ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym wydają polecenia na przejazdy przez granicę za pomocą dwujęzycznych druków rozkazów pisemnych zgodnie z pkt. 10.1.	Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf den Grenzbetriebsstrecken erteilen Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten mit den Befehlsvordrucken gemäß Abschn. 10.1.	Do § 58	* * *
		Każdy dyżurny ruchu wydaje rozkazy zgodnie z własnymi przepisami i zasadami niniejszego MPG.	Jeder Fdl fertigt Befehle nach seinem Regelwerk und nach den Regeln dieser ÖGV aus.	Zu § 58	*
		Rozkazy specjalne dotyczące ruchu granicznego w DB InfraGO AG to dwujęzyczne rozkazy d/pl, a w PKP PLK S.A. druki razkazów zgodne z TSI OPE.	Die „besonderen Befehle“ sind bei der DB InfraGO AG die zweisprachigen Befehle d/pl und bei der PKP PLK S.A. die Befehlsvordrucke gemäß TSI OPE.		* * *
		Dyżurni ruchu wydają specjalne rozkazy dotyczące ruchu granicznego zgodnie ze swoimi przepisami również, jeśli powód wydania rozkazu leży w obszarze prowadzenia ruchu drugiego zarządcy infrastruktury.	Die Fdl fertigen die besonderen Befehle für den Grenzverkehr auch dann nach ihren Richtlinien aus, wenn der Anlass für die Befehlsausfertigung im Bereich der Betriebsführung des anderen EIU liegt.		* * * *
		Używanie specjalnych rozkazów dotyczące ruchu granicznego jest ograniczone do odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym.	Der Einsatz der besonderen Befehle für den Grenzverkehr ist auf die Grenzbetriebsstrecke beschränkt.		* *
		Maszyniści przyjmują rozkazy zgodnie z zasadami obowiązującymi u danego zarządcy infrastruktury, na którego obszarze się znajdują.	Die Triebfahrzeugführer nehmen die Befehle nach den Regeln des betriebsführenden EIU entgegen, auf dessen Gebiet sie sich befinden.		* * *
		Nazwy posterunków nie mogą być skracane przy wypełnieniu druku.	Namen von Betriebsstellen dürfen beim Ausfüllen nicht abgekürzt werden.		*
10.		**Dwujęzyczne druki rozkazów DB InfraGO AG**	**Zweisprachige Befehlsvordrucke der DB InfraGO AG**		*
		Dyżurny ruchu DB InfraGO AG korzystają z dwujęzycznych druków rozkazów DB InfraGO AG.	Die Fdl der DB InfraGO AG verwenden die zweisprachigen Befehlsvordrucke der DB InfraGO AG.		*
	Zu 408.0411	Formularz dla rozkazów G 1-9 d/pl (przy DB InfraGO AG: 302.2000V01) jest drukowany po obu stronach.	Der Vordruck Befehle 1-9 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V01).		*
		Rozkazy G 1-9 znajdują się z przodu, a uzasadnienie dla rozkazów G 5 lub 6 z tyłu.	Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 1-9 d/pl. Auf der Rückseite befinden sich die Gründe zum Befehl 5 bzw. 6 d/pl.		* *
		Przyczyny 80 do 84 zostały dodane tylko dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym.	Zusätzlich wurden die Gründe 80 - 84 für den Grenzbetrieb aufgenommen.		*
	und zu 408.2411 Abschn. 2.8	Formularz dla rozkazów G 21-95 (przy DB InfraGO AG: 302.2000V02) jest drukowany po obu stronach.	Der Vordruck Befehl 21-95 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V02).		*
		Z przodu znajdują się rozkazy G 21-33 d/pl, a z tyłu rozkaz G 95 d/pl.	Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 21-33 d/pl. Auf der Rückseite befinden sich der Befehl 95 d/pl.		*
		Używanie wolnego tekstu nie jest zalecane.	Die Verwendung von Freitexten ist nicht vorgesehen.		*
		W rozkazie 95.95 uwzględniono dodatkowe dwujęzyczne sformułowania W1 - W17 dla ruchu granicznego.	Im Auftrag 95.95 wurden zusätzlich zweisprachige Wortlaute W1 – W17 für den Grenzbetrieb aufgenommen.		*
		Jeśli wyjątkowo konieczne jest użycie wolnego tekstu, pole 95.96 musi być zaznaczone w rozkazie 95 w poleceniu 95.95, a wolny tekst musi być wprowadzony w dwóch językach.	Muss ausnahmsweise ein Freitext verwendet werden, ist im Befehl 95 unter dem Auftrag 95.95 das Feld 95.96 anzukreuzen und der Freitext zweisprachig einzutragen.		* * *

11.		**Rozkazy specjalne dotyczące ruchu granicznego PKP PLK S.A.** "Informacja nie była jeszcze dostępna w momencie rozpoczęcia procedury konsultacji"	**Der besonderen Befehle für den Grenzverkehr der PKP PLK S.A.** „Die Angaben lagen zum Beginn des Stellungnahmeverfahrens noch nicht vor“		* *
12.	Do 408.2341ro z-dział 2 Zu 408.2341 Abschn. 2	**Ograniczenie prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym** Przy doraźnych ograniczeniach prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należy powiadomić właściwą dyspozyturę. O ostrzeżeniach doraźnych należy informować drużyny pociągowe przy pomocy rozkazów pisemnych. Ograniczenia występujące po stronie niemieckiej podawane są w „La Bereich Ost”, natomiast Ograniczenia stałe występujące po stronie polskiej podawane są w WOS dla Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie. Ograniczenia prędkości na odcinku PKP PLK S.A. pomiędzy granica państwa a Stobno Szczecińskie mogą zostać ujęte w La- Ost - do czasu ujęcia ich w WOS.	**Geschwindigkeitseinschränkungen auf der Grenzbetriebsstrecke** Bei unvorhergesehenen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecken ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit Befehl zu unterrichten. Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf deutscher Seite der Grenzbetriebsstrecke auftreten, sind in die La Bereich Ost aufzunehmen, und Längerfristige Geschwindigkeits-einschränkungen, welche auf polnischer Seite auftreten sind in den WOS Zakład Linii Kolejowych Szczecin aufzunehmen. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. zwischen Staatsgrenze und Stobno Szczecińskie können - bis zur Aufnahme in den WOS- in die La aufgenommen werden.	Do § 59 zu § 59	* *
13.	Do/zu 408. 0411 rozdz. 2 ust. 12 Do/zu 408.2411	**Przekazywanie rozkazów pisemnych** Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dwujęzyczne rozkazy pisemne mogą być dyktowane przez radiotelefon.	**Übermitteln von schriftlichen Befehlen** Auf der Grenzbetriebsstrecke dürfen zweisprachige Befehle an Züge über Zugfunk diktiert werden.	Do § 57 Zu § 57	*
		(...)	(...)		
15.	do 408.0431 rozdz. 2c) zu 408.0431 Abschnitt 2 c)	**Powiadomienie o danych rozkładu jazdy przez dyżurnego ruchu DB InfraGO AG** W DB InfraGO AG dyżurny ruchu może podawć dane o rozkładzie jazdy z dwujęzycznym poleceniem 95.95 wraz z załącznikiem językowym W 1.	**Bekanntgabe von Fahrplanangaben durch den Fdl der DB InfraGO AG** Fahrplanangaben bei DB InfraGO AG dürfen durch den Fdl mit dem zweisprachigen Auftrag 95.95 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben werden.	Do Ir-1 § 51 ust. 1 pkt 1, Ir-11 § 28 Zu Ir-1 § 51 Abs. 1 pkt 1 Ir-11 § 28	* * * * * * *
		(...)	(...)		
18.		**Powiadamianie pociągów przy prowadzeniu robót** Jeżeli na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. zostaną ustawione wskaźniki W 7, aby polecić maszynistom do podawania sygnałów „Baczność“ do ostrzegania pracowników, dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę o wystawienia wskaźników W 7. Dyżurny ruchu stacji Löcknitz udziela – po poleceniu przez dyżurnego ruchu stacji Stobno lub Szczecin Gumieńce – dwujęzycznego rozkazu 95.95 z załącznikiem językowym W 10.	**Unterrichtung der Züge bei der Ausführung von Arbeiten** Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. Signale W 7 aufgestellt wurden, um den Triebfahrzeugführer zu beauftragen, Achtungssignale zu geben, um Arbeitende zu warnen, müssen die Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl über die Aufstellung des Signals W 7 unterrichtet werden. Der Fdl Löcknitz erteilt nach Beauftragung durch den Fdl Stobno oder Szczecin Gumieńce den zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt W 10.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 1 lit. c i do Ie- 1 (E 1) § 16 pkt 6c Zu Ir-1 § 57 Abs. 3 pkt 1Buchst. c und zu Ie-1 (E1) § 16 pkt 6c	* * * * * * * *

		(...)	(...)	
20.	Do 408.0435 rozdz. 2 Zu 408.0435 Abschn. 2	**Przesyłki wyjątkowo ciężkie** Kiedy w telegramie zarządzającym jest podane, że przesyłka wyjątkowo ciężka poruszać się będzie z prędkością mniejszą niż podana w rozkładzie jazdy prędkość dopuszczalna składu pociągu, dyżurny ruchu DB InfraGO AG musi maszyniście wydać dwujęzyczny rozkaz 5 przyczyna 40.	**Schwerwagen** Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, müssen die Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG dem Triebfahrzeugführer einen zweisprachigen Befehl 5 Grund Nr. 40 erteilen.	Do Ir-1 § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 3 pkt 1 lit. d) Ir-10 § 21 Zu Ir-1 § 14 Abs. 10 und zu § 58 Abs. 3 Pkt.1d Ir-10 § 21 * * *
		(...)	(...)	
22.	Do 408.2441 Zu 408.2441	**Szczególne uregulowania przy popychaniu** Popychanie pociągów przekraczających granicę jest zabronione.	**Besondere Regeln für das Nachschieben** Grenzüberschreitende Züge dürfen nicht nachgeschoben werden.	Do Ir-1 § 66 ust. 6 Zu Ir-1 § 66 Abs. 6 *
23.	Do 408.0445 oraz 408.2445 zu 408.0445 und zu 408.2445	**Pociągi pchane** Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.	**Geschobene Züge** Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf den Grenzbetriebsstrecken außer Meß-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	Do Ir-1 § 67 ust. 1a Zu Ir-1 § 67 Abs. 1
		(...)	(...)	
27.	Do 408.0411 rozdz. 5 408.2411 rozdz. 5 Zu 408.0411 Abschn 5 408.2411 Abschn 5	**Cofnięcie polecenia odjazdu lub przejazdu** 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 rozkaz 4.	**Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages** 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 4 zu erteilen.	Do Ir-1 § 47 Zu Ir-1 § 47 * *
		(...)	(...)	
29.		(uchylony)	Bleibt offen	
30.	do 408.0463 oraz 408.2463 Zu 408.0463 und zu 408.2463	**Uregulowania dla jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego** Urządzenia sterowania ruchem kolejowym na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Stobno Szczecińskie – Szczecin Gumieńce przystosowane są do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze 1.	**Regeln für das Fahren auf dem Gegengleis** Auf der Grenzbetriebsstrecke Stobno Szczecińskie – Szczecin Gumieńce ist der eingleisige Betrieb auf dem Gegengleis ständig eingerichtet.	do Ir-1 § 52 Zu Ir-1 § 52
		(...)	(...)	

43.	Do 408.0481 rozdz. 10 oraz do 408.2481 rozdz. 7 Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481 Abschn. 7	**Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym** 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.	**Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten** Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt - für gezogene Sperrfahrten 50 km/h, - für geschobene Sperrfahrten 30 km/h, jedoch bei Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung 20 km/h, - die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt richtet sich nach der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs.	Do Ir-1 § 55 ust. 10 Zu Ir-1 § 55 Abs. 10
44.	Do 408.0481 Zu 408.0481	**Jazda powrotna lub kontynuacja jazdy po torze zamkniętym** Jeśli podczas jazdy po torze zamkniętym pociąg jest zatrzymany na wolnym szlaku, wówczas maszynista musi, możliwie jak najszybciej, porozumieć się z dyżurnym ruchu, który wyprawił 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.	**Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt** 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
45.	Do 408.0481 Zu 408.0481	**Zakończenie jazdy po torze zamkniętym** Jeżeli jazda po torze zamkniętym kończy się na stacji, wówczas maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd pociągu w pełnym składzie.	**Sperrfahrt beenden** 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
		(...)	(...)	
47.	Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	**Pominięcie sygnału „Stój" bez zezwolenia** Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego 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 (świetlnej) – która pokazuje sygnał Ra 12; f) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy tarczy zaporowej (świetlnej) – która pokazuje światło unieważniające;	**Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen** Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den 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-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; d) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt; e) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt; f) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt; g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt; h) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR;	Do Ir-1 § 64 ust. 12 i ust. 14 Ir-1a § 7 ust. 6 Zu Ir-1 § 64, Abs. 12 und Abs. 14 Ir-1a § 7 Abs. 6

		g) niedopuszczalne przejechanie obok miejsca z „Stój“ z systemu ETCS; h) zmian do trybu „TR“ w systemie ETCS; i) zmian do trybu „TR“ w systemie ETCS wraz z komunikatem „wyposażenie szlakowe nie kompatybilne“; 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. Dyżurni ruchu DB InfragO AG używają do tego dwujęzyczny rozkaz 2 i wskazują w poleceniu x.95 na załącznik językowy W 14.	i) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“; j) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; k) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt. Die Weiterfahrt darf nur nach Erteilung eines Befehles erfolgen. Die Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG erteilen dafür den zweisprachigen Befehl 2, und verweisen im Feld x.95 auf das Wortlautbeiblatt W 14.		* *
48.	Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	**Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A.** 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”.	**Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Halt Signal** Ist der Triebfahrzeugführer auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. unzulässig an einem Halt zeigenden Signal und über das Grenzzeichen der folgenden Weiche hinausgefahren, muss er sofort das „Alarmsignal“ geben.	Do Ir-1 § 64 ust. 13 Zu Ir-1 § 64* Abs. 13*	
		(...)	(...)		
51.	Do 301.1101 odc. 2 Zu 301.1101 Abschn 2	**Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych - Oznaczenie czoła pociągu** 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.	**Signale an Zügen - Spitzensignal** Im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. wird das „Spitzensignal eines Zuges, welcher entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung auf einem Gleis einer zwei- und mehrgleisigen Strecke fährt“ - Pc 2 - nicht geführt. Züge auf dem Gegengleis führen das Spitzensignal Pc 1/Zg1.	Do Ie-1 § 14 ust (1), punkt 2) Zu Ie-1 § 14 Abs (1), punkt 2)	
52.	Do 408.0551 rozdz. 1 Do 408.2691 rozdz. 6 Zu 408.0551 Abschn. 1 zu 408.2691 Abschn. 6	**Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu** Jeżeli stwierdzono nieprawidłowy sygnał czoła pociągu, należy zgłosić to dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do granicy państwa. Dyżurny ruchu zatrzymuje tam pociąg. Po zatrzymaniu pociągu, należy postępować według przepisów KPI.	**Spitzensignal nicht in Ordnung** Wenn festgestellt wird, dass das Spitzensignal nicht in Ordnung ist, ist dies dem Fahrdienstleiter der der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestelle-zu melden. Der Fahrdienstleiter muss den Zug dort anhalten. Nach dem Anhalten des Zuges ist nach den Regeln des jeweiligen EIU zu verfahren.	Do Ir-1 § 77 ust. 1 Zu Ir-1 § 77 Abs. 1	
		(...)	(...)		
54.		(uchylony)	Bleibt offen		*

55.	Do 408.0561 oraz 408.2561 rozdz. 2 ust. 2 Zu 408.0561 und 408.2561 Abschn. 2 Abs. 2	**Zmniejszone tarcie między kołami, a szyną** Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kolami a szyną, to musi on powiadomić kolejne pociągi jadące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym. (...) 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.	**Verminderter Reibwert** Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen. (…) 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.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k
56.	Do 408.2571 rozdz. 5 do 7 Zu 408.2571 Abschn. 5 bis 7	**Unieruchomiony pociąg na szlaku** (...) Jeśli maszynista pojazdu dwutrakcyjnego może kontynuować jazdę unieruchomionego pociągu, to po zmianie rodzaju trakcji, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu. (...)	**Liegengebliebener Zug auf der freien Strecke** (…) Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegengebliebenen Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren. (…)	Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k und § 64 Abs. 17, und § 70 Abs. 6-13
57.	Do 408.0571 408.2571 zu 408.0571 408.2571	**Nieplanowe zatrzymanie pociągu na na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym (np. uszkodzenie pojazdu trakcyjnego)** (1) Jeżeli na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dojdzie do nieplanowego zatrzymania pociągu n.p. z powodu uszkodzonego pojazdu trakcyjnego, maszynista musi zawiadomić niezwłocznie dyżurnego ruchu i zażądać potrzebnej pomocy. (2) O nieplanowym zatrzymaniu pociągu dyżurni ruchu informują się wzajemnie. (3) Jeżeli zatrzymany pociąg może jechać dalej, maszynista jest zobowiązany zawiadomić dyżurnego ruchu tego posterunku, którego poinformował o zatrzymaniu. Maszynista może jechać dalej tylko za zgodą dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do szlaku, na którym pociąg się znajduje. (4)W przypadku, gdy nie można zawiadomić dyżurnego ruchu o możliwości kontynuowania jazdy po nieplanowanym zatrzymaniu na szlaku, maszynista może prowadzić pociag na zasadach „jazdy na widoczność” do miejsca, gdzie można nawiązać łączność z dyżurnym ruchu. (5) W przypadku uszkodzenia pojazdu trakcyjnego, który nie jest zdolny do dalszej	**Halt aus unvorhergesehenem Anlass (z.B. Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke)** (1) Wenn auf der Grenzbetriebsstrecke ein Zug aus unvorhergesehenem Anlass, z.B. wegen eines schadhaften Fahrzeuges, hält, hat der Triebfahrzeugführer unverzüglich den Fahrdienstleiter zu verständigen und Hilfe anzufordern. (2) Über das unvorhergesehene Halten auf der Strecke informieren sich die Fdl gegenseitig. (3) Wenn ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren kann, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter, dem er das Halten mitgeteilt hat, von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen. Der Triebfahrzeugführer darf nur weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt hat. (4) Kann die Verständigung nicht herbeigeführt werden, muss der Triebfahrzeugführer bis zur Stelle, wo die Verständigung herbeigeführt werden kann, auf Sicht fahren. (5) Ist das schadhafte Triebfahrzeug nicht fahrtüchtig, informiert der Fdl die zuständige	Do § 64, ust 17 zu § 64 (17)

		jazdy, dyżurny ruchu informuje właściwego dyspozytora o konieczności zadysponowania pojazdu trakcyjnego w celu zwolnienia szlaku granicznego. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie wraz z Betriebszentrale Berlin wspólnie ustalają, z której stacji oraz w którym kierunku należy wysłać pojazd zastępczy w celu zwolnienia szlaku granicznego.	Betriebsleitung über die Notwendigkeit der Stellung eines Ersatztriebfahrzeuges. Die Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym in Szczecin entscheidet gemeinsam mit der Betriebsleitung Berlin, von welcher Seite ein Ersatztriebfahrzeug an den schadhaften Zug zu senden ist, und in welcher Richtung die Grenzbetriebstrecke zu räumen ist.		
58.	Do /zu 408.2351	**Zabezpieczanie pojazdów na szlaku** Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na szlaku odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym podane są w rozdziale 5.1.2	**Sichern der Fahrzeuge auf der Strecke** Für das Sichern der auf der Strecke verbliebenen Fahrzeuge sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Streckenneigungen sind im Abschnitt 5.1.2 angegeben.	Do/zu Ir-1 § 69 (3), (8) § 70	
59.	Do 408.0572 rozdz. 4-6 Zu 408.0572 Abschn 4-6 Do 408.2572 rozdz. 2 zu 408.2572 Abschn. 2	**Pozwolenie, prędkość i warunki szczególne przy cofaniu pociągu** Dyżurny ruchu wydaje zgodę na cofanie pociągu ze szlaku rozkazem , Dyżurny ruchu DB InfraGO AG poleceniem 95.95 i załącznikiem językowym W3. 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 InfraGO 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.	**Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen:** Die Zustimmung zum Zurücksetzen von der freien Strecke erteilt der Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG mit Auftrag 95.95 und Wortlautbeiblatt W 3. Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten. Werden beim Zurücksetzen Bahnübergänge auf den Streckenabschnitten mit der Betriebsführung der DB InfraGO 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 408.2581 rozdz. 3 Zu 408.2581 Abschn. 3 Do 408.0581 rozdz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3	**Żądanie zatrzymania pociągu przy grożącym niebezpieczeństwie** Przy grożącym niebezpieczeństwie, któremu można zapobiec lub zmniejszyć jego skutki poprzez zatrzymanie pociągów, należy nadać sygnał alarmowy do zatrzymania wg postanowień zarządcy infrastruktury, którego infrastruktura jest eksploatowana. (...)	**Nothaltauftrag geben bei drohender Gefahr** Bei drohender Gefahr, die durch Anhalten von Zügen abgewendet oder gemindert werden kann, ist der Nothaltauftrag nach den Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers zu geben, dessen Infrastruktur befahren wird. (...)	Zu Ir-1 § 65 Abs. und § 69, und Ie- 1 § 2 Abs. 14 und § 15 Abs. 1 pkt 1 und 2	

61.	Do 408.0581 rozdz. 3 oraz 408.2581 rozdz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3 und zu 408.2581 Abschn. 3	**Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC** 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 InfraGO AG maszynista musi natychmiast zmniejszyć prędkość pociągu do prędkości odpowiedniej dla jazdy na widoczność, oraz jeśli nie następuje „polecenie zatrzymania alarmowego" , maszynista może jechać dalej na zasadach „jazdy na widoczności" do najbliższego posterunku ruchu nawet, jeżeli posterunek ten leży na obszarze prowadzenia ruchu sąsiedniego zarządcy infrastruktury, chyba że otrzymał od dyżurnego ruchu inne polecenie.	**Notruf / Alarmsignal** 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 InfraGO 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 Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69 Ir- 5 § 12a Ie-1 § 15 Abs. 1 pkt. 1 Buchst. d und pkt 2 Buchst. e und f	*
62.	Do 408.0581 rozdz. 4 oraz 408.2581 rozdz. 4 Zu 408.0581 Abschn. 4 und zu 408.2581 Abschn. 4	**Dalsze postępowanie po poleceniu zatrzymania w trybie alarmowym** 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.	**Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages** 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	
		(...)	(...)		
75.	Do 408.48 Zu 408.48	**Postanowienia dotyczące jazd manewrowych na stacjach zmiany systemu** (1) Na stacjach zmiany systemu DB InfraGO AG obowiązują reguły ujęty w instrukcji 408.48. (2) Na stacji zmiany systemu PKP PLK S.A. obowiązują postanowienia instrukcji Ir-1 oraz instrukcji Ir-9.	**Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten auf den Systemwechselbahnhöfen** (1) Auf den Systemwechselbahnhöfen der DB InfraGO AG gelten die Regeln der Ril 408.48. (2) Auf den Systemwechselbahnhöfen der PKP PLK S.A. gelten die Regeln der Fahrdienstvorschrift Ir-1 und der Rangiervorschrift Ir-9.	Do Ir-1 oraz Ir-9 Zu Ir-1 sowie Ir-9	*
76.	Do 408.4831 rozdz. 2 Zu 408.4831 Abschn. 2	**Zabezpieczanie pojazdów przed zbiegnięciem (na stacjach)** Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na stacjach odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu stacji podane są w ust. 5.2.	**Festlegen von Fahrzeugen im Bahnhof** Für das Sichern der Fahrzeuge in den Bahnhöfen sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Neigungen der Bahnhöfe sind im Abschnitt 5.2 angegeben.	Do Ir-1 § 63 ust. 28 i Ir 9 §14 Zu Ir-1 § 63 Abs. 28 und Ir 9 §14	
		(...)	(...)		
78.	Do 408.4841 rozdz. 4 Zu 408.4841 Abschn. 4	**Zgłoszenie zwolnienia toru szlakowego po zakończeniu manewrów** Maszynista (kierownik manewrów) musi zgłosić właściwemu dyżurnemu ruchu (nastawniczemu) ukończenie manewrów i powrót składu manewrowego w całości zgodnie z przepisami KPI prowadzącego ruch.	**Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden** Der Triebfahrzeugführer oder der Rangierbegleiter teilt dem zuständigen Weichenwärter (bei PKP PLK S.A auch Fahrdienstleiter) das Beenden des Rangierens und die vollständige Rückkehr der Rangierfahrt nach dem Regelwerk des betriebsführende EIU mit.	Do Ir- 1 § 12 ust. 2 l 4, Ir-9 § 15 ust. 2 Zu Ir- 1 § 12 Abs. 2 und 4 Ir-9 § 15 Abs. 2	

7.2. Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania

7.2.1.Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów

7.2.1.1 Przełączenie urządzeń SHP na PZB na stacji Szczecin Gumieńce w kierunku Niemiec

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

Przewoźnik zapewnia, że żaden pojazd nie wjedzie bez systemu PZB do stacji Löcknitz wzgl. zapewnia podjęcie działań według ustaleń z instrukcji ruchu 408 w przypadku nieskuteczności systemu PZB jeszcze przed stacją Löcknitz.

Odstępstwa od reguły dla pojazdów trakcyjnch posiadających centralne przełączanie systemów

Dla pociągów z pojazdami trakcyjnymi, które posiadają centralny system przełączania, w którym inne systemy istotne dla bezpieczeństwa są przełączane tylko podczas przełączania systemu ABP (sygnalizacja, możliwość podawania sygnałów alarmowych), postój dla przełączania w kierunku Niemiec należy zamówić dopiero po przekroczeniu granicy. Dla pociągów pasażerskich można w tym celu wykorzystać postój na przystanku Grambow.

7.2.1.2. Przełączenie urządzeń PZB na SHP na stacji Szczecin Gumieńce w kierunku Polski

Punktem przełączenia urządzeń jest stacja Szczecin Gumieńce. Do przełączenia systemu PZB na SHP wymagane jest zatrzymanie pojazdu na stacji Szczecin Gumieńce. Postój w celu przełączenia urządzeń PZB na SHP należy zamówić we wniosku na RJ.

Odstępstwa od reguły dla pojazdów trakcyjnych posiadających centralne przełączanie systemów

Dla pociągów z pojazdami trakcyjnymi, które posiadają centralny system przełączania, w którym inne systemy istotne dla bezpieczeństwa są przełączane tylko podczas przełączania systemu ABP (sygnalizacja, możliwość podawania sygnałów alarmowych), postój dla przełączania w kierunku Polski należy zamówić już przed przekroczeniem granicy państwa. Dla pociągów pasażerskich można w tym celu wykorzystać postój na przystanku Grambow.

7.2.1.3. Wykonanie przełączenia za pomocą urządzeń technicznych infrastruktury

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Szczecin Gumieńce – Löcknitz nie jest wyposażony w żadne urządzenia techniczne umożliwiające dynamiczne przełączenie urządzeń oddziaływania.

7.2. Betriebliche Vorgaben zur Transition

7.2.1. Transition der Zugsicherungssysteme

7.2.1.1. Transition der SHP zu PZB im Bahnhof Szczecin Gumieńce in Richtung Deutschland *

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

Das EVU stellt sicher, dass keine Fahrzeuge ohne PZB in den Bahnhof Löcknitz einfahren, bzw. bei unwirksamer PZB Maßnahmen gem. 408 noch vor dem Bahnhof Löcknitz eingeleitet werden.

Abweichende Regelung für Tfz mit zentraler Systemumschaltung im Stand

Für Züge mit Triebfahrzeugen, welche eine zentrale Systemumschaltung besitzen, bei der mit dem Umschalten des Sicherheitssystems auch weitere netzrelevante Systeme umgeschaltet werden (Zugsignale, Notsignalsysteme), ist der Transitionshalt in Fahrtrichtung Deutschland erst nach der Staatsgrenze zu bestellen. Für Reisezüge darf dafür der Verkehrshalt am Hp Grambow genutzt werden.

7.2.1.2. Transition von PZB nach SHP auf dem Bahnhof Szczecin Gumieńce in Richtung Polen

Umschaltpunkt für die Zugbeeinflussungsanlagen von PZB auf SHP ist der Bahnhof Szczecin Gumieńce. Dazu wird im Bahnhof Szczecin Gumieńce ein Halt zur Transition eingelegt, der vom EVU zu bestellen ist.

Abweichende Regelung für Tfz mit zentraler Systemumschaltung im Stand

Für Züge mit Triebfahrzeugen, welche eine zentrale Systemumschaltung besitzen, bei der mit dem Umschalten des Sicherheitssystems auch weitere netzrelevante Systeme umgeschaltet werden (Zugsignale, Notsignalsysteme), ist der Transitionshalt in Fahrtrichtung Polen spätestens an der Staatsgrenze zu bestellen. Für Reisezüge darf dafür der Verkehrshalt am Hp Grambow genutzt werden.

7.2.1.3. Durchführung von durch die Infrastruktur technisch gestützten Transitionsverfahren

Auf der Grenzbetriebsstrecke Löcknitz – Szczecin Gumieńce sind durch die Infrastruktur technisch gestützte Komponenten für die fahrende/dynamische Transition nicht vorhanden.

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

7.2.1.4. Wykonanie manualnego przełączenia podczas jazdy

Dla pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia pozwalające dokonać manualnego przełączenia podczas jazdy z /do Niemiec przełączenie systemów z PZB na SHP dokonuje się na granicy państw.

7.2.2. Przełączanie radiołączności pociągowej

Przełączenia urządzeń na niemiecką łączność pociągową GSM-R należy dokonać przy wskaźniku „GSM-R – D“ ustawionym w km 13,200.

Dla jazdy pociągu z Löcknitz do Polski punkt przełączenia na polską sieć analogową (kanał R 6) znajduje się przy wskaźniku W28 usytuowanym w km 13,200.

Po przełączeniu na sieć analogową maszynista ma obowiązek nawiązać łączność z dyżurnym ruchu stacji Stobno Szczecińskie celem sprawdzenia łączności.

(...)

8.6. Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym pomiędzy stacjami, Szczecin Gumieńce – Grambow - Löcknitz. nie jest wyposażony w urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej. Natomiast na odcinku Szczecin Gumieńce – Szczecin Główny tor szlakowy jest wyposażony w urządzenia sieci trakcyjnej.

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

7.2.1.4. Durchführung einer manuellen Transition während der Fahrt

Für Triebfahrzeuge aus bzw. in Richtung Deutschland, bei denen die Transition während der Fahrt manuell ausgeführt werden kann, ist die Umschaltung von PZB auf SHP-System bzw. umgekehrt in der Gegenrichtung, in Höhe der der Staatsgrenze vorzunehmen.

7.2.2. Transition der Zugfunksysteme

Die Umschaltung in das deutsche GSM-R-Netz ist an der GSM-R Funknetztafel – aufgestellt in km 13,2 vorzunehmen.

Der einzuschaltende Zugfunkkanal R 6 bei Fahrt in Richtung Polen wird durch das sonstige Signal W 28 in km 13,2 angegeben.

Nach dem Umschalten in das polnische analoge Netz, führt der Triebfahrzeugführer ein Probegespräch mit dem Fahrdienstleiter Stobno Szczecinski.

(…)

8.6. Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion

Die Grenzbetriebsstrecke ist zwischen den Bahnhöfen Löcknitz - Szczecin Gumieńce nicht mit Oberleitungsanlagen ausgerüstet.
Der Streckenabschnitt Szczecin Gumieńce – Szczecin Główny ist mit Oberleitung überspannt.

9. Postanowienia końcowe

9.1. Postanowienia ogólne

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

DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Neustrelitz i PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie otrzymują po jednym egzemplarzu Miejscowego Porozumienia Granicznego w języku polskim i niemieckim.
(...)

9.3. Nadanie mocy prawnej

Aktualizacja nr 1 do „Miejscowego porozumienia granicznego między DB InfraGO AG Region Ost, Betrieb Netz Neustrelitz i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Szczecin Główny - Löcknitz“ wchodzi w życie dnia 14.12.2025 r.
Treść Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008 r. nie stosuje się na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym regulowanym niniejszym MPG.

Szczecin .....2025 r.

za/für die
PKP PLK SA

9. Schlussbestimmungen

9.1. allgemeine Regelungen

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

Die DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Neustrelitz und die PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych Szczecin erhalten je eine Ausfertigung der Vereinbarung in deutscher und in polnischer Sprache. *

(…)

9.3. Inkraftsetzung

Die Aktualisierung Nr.1 der „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Neustrelitz und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych in Szczecin für die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz – Szczecin Główny“ tritt am 14.12.2025 in Kraft.
Die Regeln der allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖGV aufgeführten Grenzbetriebsstrecke nicht angewendet.

Neustrelitz,..... 2025

za/für die
DB InfraGO AG

10. Załączniki

10.1. Wzory druków i określenia uzupełniające

Dwujęzyczny rozkaz 1-9, dwujęzyczny krajowy rozkaz 21-95 i załącznik językowy do rozkazu 95.95

- dwujęzyczne pisemne rozkazy 1-9 pl/d [Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V01)] publikowany na stronie internetowej DB InfraGO INB w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

https://www.dbinfrago.com/resource/blob/12596336/f1d9f5d92e8d0f33d7f00cbe50e05043/Ril-302-2000v01-NBN-2025-data.pdf

- dwujęzyczne krajowe rozkazy 21-95 pl/d i załącznik językowy do rozkazu 95.95 [Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V02)] publikowany na stronie internetowej DB InfraGO w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

https://www.dbinfrago.com/resource/blob/12596346/04e83b2dff87fe0644c3d8491fec7054/Ril-302-2000v02-NBN-2025-data.pdf

10. Anhänge

10.1. Vordrucke und ergänzende Bestimmungen

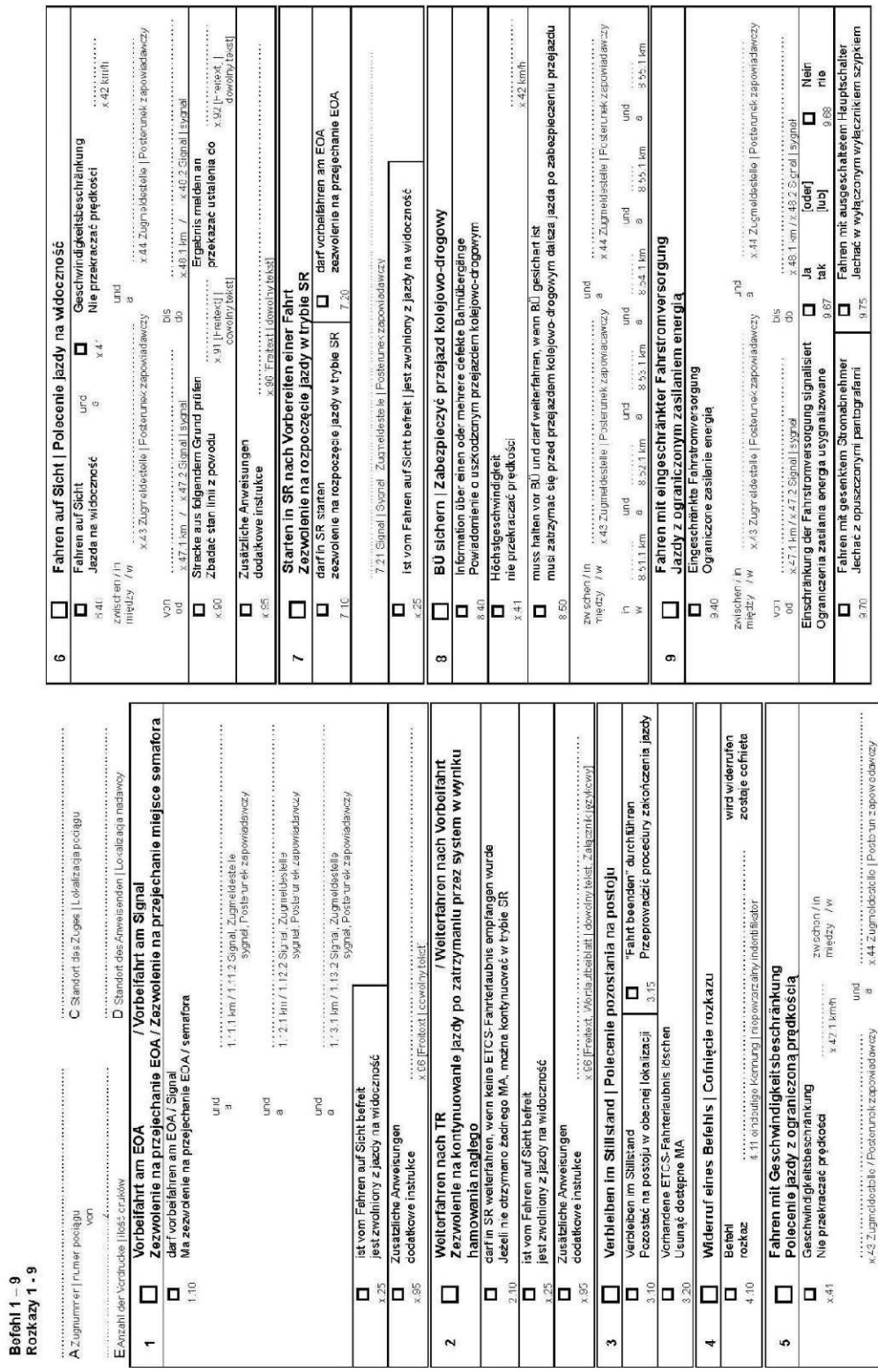
Zweisprachiger Befehl 1-9, Zweisprachiger nationaler Befehl 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95

- zweisprachige schriftliche Befehle 1-9 d/pl [Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V01)] veröffentlicht in den INB bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter

- zweisprachige nationale Befehle 21-95 d/pl und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 [Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V02)] veröffentlicht in den INB bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter

10.1.1. Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d (strona przednia)

10.1.1. Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl (Vorderseite)



Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d (strona tylna = przyczyny dla rozkazu 5 i 6)

Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl (Rückseite = Gründe für Bef. 5 und 6)

Gründe zum Befehl 5 und 6
Przyczyny do rozkazu nr 5 i 6

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczyna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
10	Gleis kann besetzt sein Tor może być zajęty	auf Sicht na widoczność
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis Ludzi na torze / dzieci w pobliżu toru	auf Sicht na widoczność
12	Fahrzeuge im Gleis Pojazdy na torze.	auf Sicht na widoczność
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Po torze zamkniętym znajduje się kilka pociągów	auf Sicht na widoczność
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der DB InfraGO AG Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze DB InfraGO AG	30 km/h
15	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 kozłem oporowym	20 km/h
16	Kein Durchrutschweg Brak drogi ochronnej za semaforem	30 km/h
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit Jazda w okresie nieczynnego posterunku ruchu.	50 km/h
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren Pociąg pasażerski musi wyjątkowo przejechać przez tory towarowe	40 km/h
19	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert Przejazd kol.-drog. niedostatecznie zabezpieczone	20 km/h
20	Spurrillen nicht von Eis und Schnee befreit Rowki szyn nieoczyszczone ze śniegu i lodu	30 km/h
21	Reisendenübergang nicht gesichert Przejścia dla podróżnych niezabezpieczone	5 km/h
22	Bauarbeiten Roboty	)*
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis Miejsce niegrzejzdne na zamkniętym torze	auf Sicht na widoczność
24	Zustand nach Bauarbeiten Stan po robotach	)*
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt Niezawiadomiona kierownika robót	auf Sicht na widoczność
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La oder WOS Niższa prędkość w stosunku do WOS lub La	)*
27	Beschädigte im gesperrten Gleis Pracownicy na zamkniętym torze	20 km/h und auf Sicht 20 km/h i na widoczność
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau Podejrzenie uszkodzenia nawierzchni	25 km/h und auf Sicht 25 km/h i na widoczność
29	Mängel am Oberbau Zły stan nawierzchni	)*
30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) Podejrzenie uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
31	Verdacht auf Umwelterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) Podejrzenie uszkodzeń na skutek złych warunków atmosferycznych (osuwisko, wywroty itp.)	auf Sicht na widoczność
32		
33	PZB-Streckeneinrichtungen gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung) Torowe urządzenie PZB uszkodzone (nie ma zastosowania przy pociągach prowadzone na wskazań kabinowych)	60 km/h
34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od zwrotnic	50 km/h

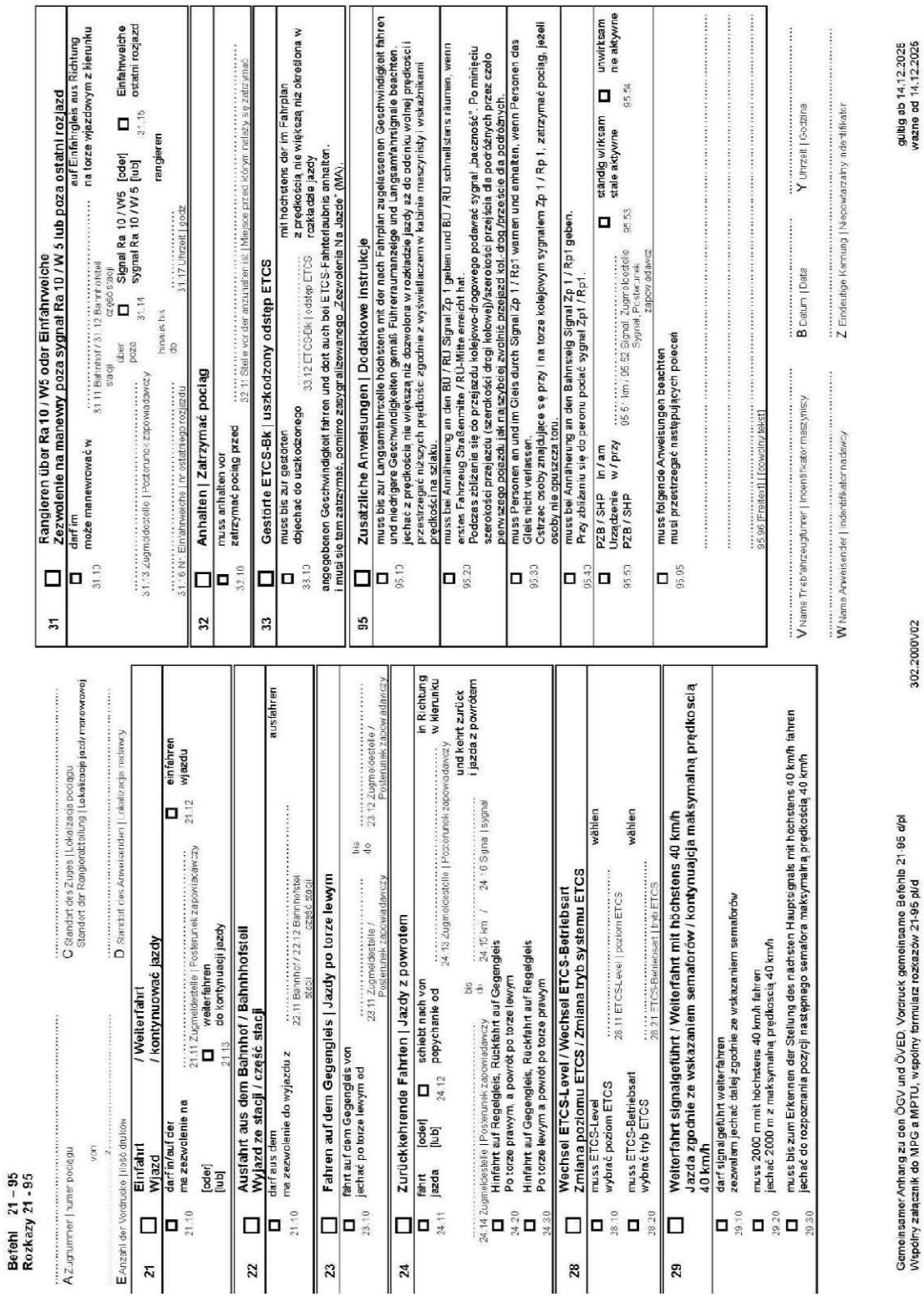
Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczyna w rozkazie 5 lub 6		Geschwindigkeit prędkości
35	Weiche mit HV 73 ohne Sicherungseinrichtung gesichert Zwrotnica zabezpieczone zamkiem HV 73 bez blokady		5 km/h
36			
37	Warten von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Ostrzeżenie podróżnych na peronie jest niemożliwe		)*
38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Brak informacji o zmianie peronu		auf Sicht na widoczność
39	Engstelle für LÜ-Sendungen Miejsce zwężone dla przesyłek z przekroczenia skrajnia		10 km/h
40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen Ograniczona nośność budowli inżynierskich dla przesyłek nadzwyczajnych		)*
41	Spitzensignal unvollständig Sygnały czoła pociągu są niekompletny		40 km/h
42	Wirrwarmung Ostrzeżenie przed silnymi wiatrami		80 km/h
43	Schwungfahrabschnitt Jazda pociągu odbywa się z opuszczonym pantografem lub bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci trakcyjnej		140 km/h
	Besonderheiten auf Grenzbetriebsstrecken **Przypadki szczególne na odcinku eksploatowania w ruchu granicznym**		
80	angeordnete Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nakaz zmniejszenia dopuszczalnej maksymalnej prędkości		)*
81	fehlende Bremshundertstel Brak wymaganego procentu masy hamującej		)*
82	Bauart der Fahrzeuge Typ pojazdów		)*
83	fährt ab dem Hauptsignal im anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Hauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt Zmniejszona prędkość w okręgu zwrotnicowym za semaforem, jeżeli semafor zezwala na jazdę z ograniczoną prędkością.		)*
84	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der PKP PLK S.A. Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze PKP PLK S.A.		20 km/h)*
	)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben		
	)* = Różne wskazania dotyczące prędkości		
	Übersetzungshilfe:	**Tłumaczenie:**	
	Signal, Hauptsignal	Sygnał, Semafor	
	Weiche	rojazd	
	Gleis	tor	
	Regelgleis	po torze prawym	
	Gegengleis	po torze lewy	

302.2000v01

gültig ab 14.12.2025
ważne od 14.12.2025

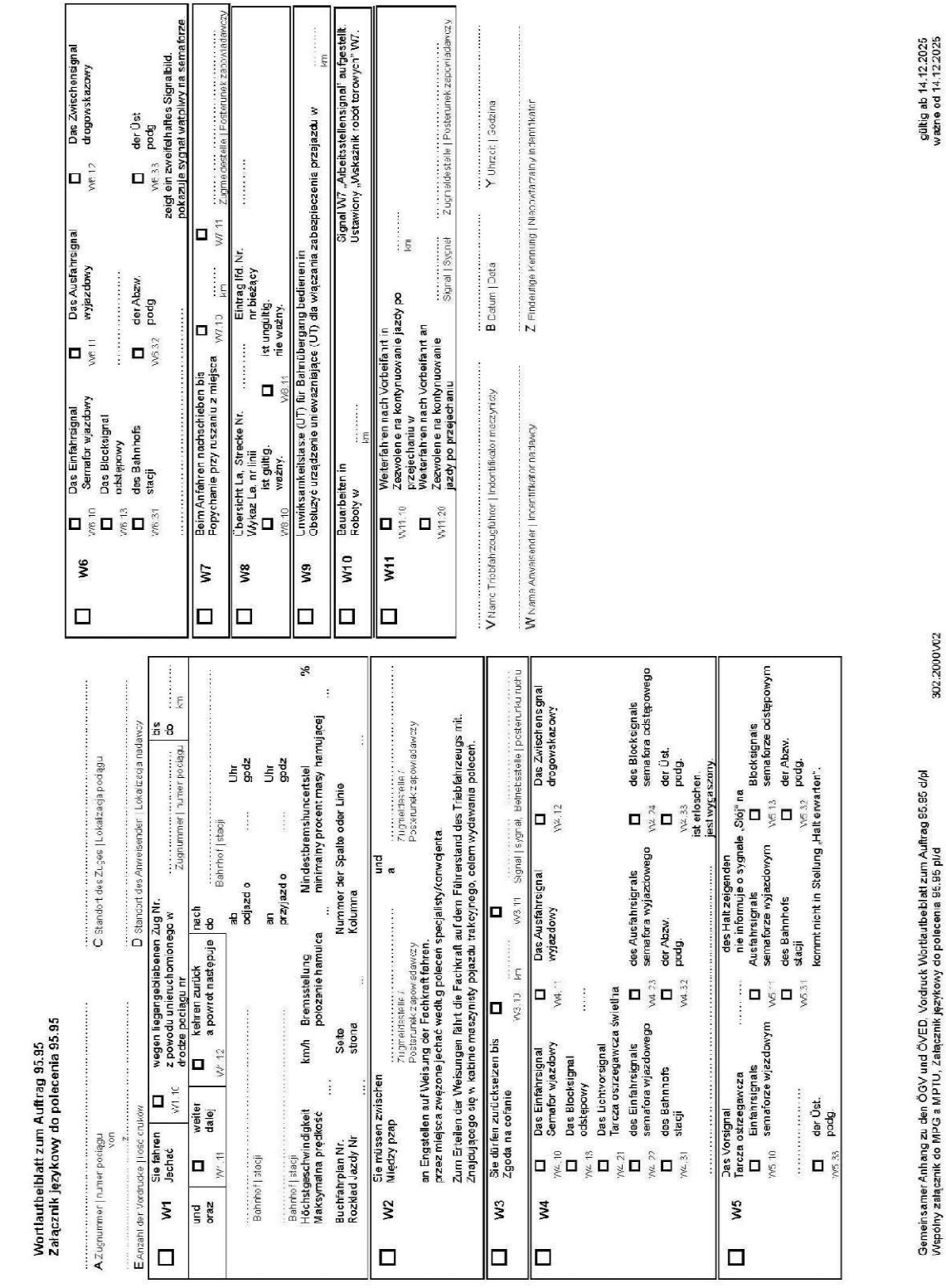
10.1.2. Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d (strona przednia)

10.1.2. Zweisprachige nationale Befehle 21 – 95 d/pl (Vorderseite)



Załącznik językowy do rozkazu 95.95 (strona tylna)

Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 (Rückseite)



(...)

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Örtliche Grenzvereinbarung haben:

DB InfraGO AG
Region Ost
Netz Neustrelitz
Voigdehäger Weg 50
18439 Stralsund

und

PKP Polskie Linie Kolejowe SA
Zakład Linii Kolejowych
w Szczecinie
Korzeniowskiego 1
70-211 Szczecin

2 Örtliche Grenzvereinbarung; Auszug für EVU

siehe folgende Seiten

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

DB InfraGO

Ril 302.2202Z01

Miejscowe porozumienie graniczne

zawarte między
DB InfraGO AG
Region Ost
Betrieb Netz Neustrelitz
oraz
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie

dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym
Szczecin Główny – Tantow

Örtliche Grenzvereinbarung

zwischen der
DB InfraGO AG Region Ost
Betrieb Netz Neustrelitz
und der
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
Szczecin

für die Grenzbetriebsstrecke
Tantow – Szczecin Główny

Wyciąg dla przewoźników

Obowiązuje od 14.12.2025

Auszug für EVU

Gültig ab 14.12.2025 *

Strony porozumienia		Vertragspartner	
Jednostka prowadząca	**dla PKP PLK S.A. Geschäftsführende Stelle**	**für die PKP PLK S.A.**	
	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie ul. Korzeniowskiego 1 70-211 Szczecin		
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych	Krzysztof Nieszporek	Stellv. Direktor Betrieb	* *
E-Mail	krzysztof.nieszporek@plk-sa.pl	E-Mail	
Telefon	+48 91 471 55 50	Telefon	
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie ul. Korzeniowskiego 1 70-211 Szczecin**	**Für die Infrastruktur zuständige Stelle**	
Naczelnik Działu Eksploatacji i Infrastruktury Pasażerskiej	Dariusz Puchała	Leiter des Bereichs	
E-Mail	dariusz.puchala@plk-sa.pl	E-Mail	
Telefon	+48 91 471 14 43	Telefon	
pracownik odpowiedzialny za MPG	**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie ul. Korzeniowskiego 1 70-211 Szczecin**	**zuständige Stelle für die ÖGV**	
	Marcin Kubiak		
E-Mail	marcin.kubiak@plk-sa.pl	E-Mail	
Telefon	+48 91 471 15 70	Telefon	

Jednostka prowadząca	**dla DB InfraGO AG Geschäftsführende Stelle**	**für die DB InfraGO AG**	*
	DB InfraGO AG Region Ost Betrieb Netz Neustrelitz I.IB-O-N-NSZ Adolf-Friedrich-Str. 21 17235 Neustrelitz		*
Kierownik działu	Silvia Wießner	Leiter des Bereichs	*
E-Mail	silvia.wiessner@deutschebahn.com	E-Mail	
Telefon	+49 3981 49 1590	Telefon	
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	**DB InfraGO AG Region Ost Betrieb Netz Berlin I.IB-O-BF 01 Berlin, Betriebszentrale Berlin, C-1-056 Granitzstr. 55-56, 13189, Berlin, Deutschland**	**Für die Infrastruktur zuständige Stelle**	*
Kierownik działu	Heiko Tuchtenhagen	Bezirksleiter	*
E-Mail	heiko.tuchtenhagen@deutschebahn.com	E-Mail	*
Telefon	+49 30 297 41514	Telefon	*
Miejsce opracowania	**DB InfraGO AG Region Ost Betrieb Netz Neustrelitz I.IB-O-N-NSZ-P Voigdehäger Weg 50 18439 Stralsund**	**örtlich zuständige Geschäftsführung**	* *
Autor	Frank-Uwe Mrowczynski		
E-Mail	frank-uwe.mrowczynski@deutschebahn.com	E-Mail	
Telefon	+49 3831 62 345	Telefon	

Do użytku na stanowisku pracy
(...)

MPG Szczecin Główny - Tantow należy udostępnić w koniecznym zakresie:
- pracownikom KPI wykonującym zadania w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego,
- pracownikom KPI sporządzającym regulamin techniczny, rozkłady jazdy, regulaminy tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót,
- pracownikom uczestniczącym w planowaniu, realizacji lub nadzorze ruchu kolejowego i utrzymania.

- instruktorom ruchu kolejowego.

Anwender
(…) *

Die ÖGV Tantow – Szczecin Główny ist:

- Mitarbeitern der EIU, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne oder Betra aufstellen;

- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und in der Instandhaltung und
- den Lehrkräften für den Bahnbetrieb zugänglich zu machen.

	Spis treści	**Inhaltsverzeichnis**	Seite
	Zmiany i uzupełnienia	Nachweis der Aktualisierungen	4
	Wykaz skrótów	Abkürzungsverzeichnis	5
1.	Zakres obowiązywania	Geltungsbereich	6
1.1.	Podstawa prawna	Rechtsgrundlagen	6
1.2.	Postanowienia ogólne	Allgemeine Bestimmungen	6
1.3.	Określenie pojęć	Begriffsbestimmungen	7
2	Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI	Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU	8
	(...)	(...)	
2.4.3	Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej	Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den EIU	8
	(...)	(...)	
3.	Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów	Infrastrukturdaten, Fahrpläne	8
	(...)	(...)	
3.2	Rozkład jazdy	Fahrpläne	8
	(...)	(...)	
3.2.2.	Sieciowy (roczny) rozkład jazdy pociągów	Netzfahrplan	8
3.2.3.	Indywidualny rozkład jazdy pociągów	Gelegenheitsverkehr	9
3.3	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych	Außergewöhnliche Sendungen	9
3.3.1.	Ogólne postanowienia eksploatacyjne	allgemeine betriebliche Bestimmungen	9
3.3.2.	Miejscowe postanowienia eksploatacyjne	Örtliche betriebliche Bestimmungen	10
	(...)	(...)	
5.	Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji	Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge	13
5.1	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke	13
	(...)	(...)	
5.1.2.	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke	13
5.2	Stacje zmiany systemu i posterunki na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym	Systemwechselbahnhöfe und Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke	16
5.2.1.	Stacja Tantow	Bahnhof Tantow	16
5.2.2.	Stacja Szczecin Gumieńce	Bahnhof Szczecin Gumieńce	17

5.2.3.	Stacja Szczecin Główny	Bahnhof Szczecin Główny	19	
	(...)	(...)		
6.	Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej	Angaben zum Netzzugang	21	
6.1	Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty	Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien – mitzuführende Unterlagen	21	*
6.2	Zasady akceptacji taboru kolejowego - Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności	Anforderungen an Fahrzeuge - Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk	21	
6.3	Proces akceptacji pracowników przewoźnika - język stosowany w komunikacji pomiędzy pracownikami KPP i KPI	Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU -Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU	22	
6.3.1	Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI	Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU	22	
6.3.2	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG	22	*
6.3.3	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.	23	
6.4.	Uregulowania dotyczące przydziału tras	Regelungen zur Trassenzuweisung	24	
7.	Uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen	27	
7.1	Przepisy ruchu	Betriebsvorschriften	27	
7.2.	Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania	Betriebliche Vorgaben zur Transition	37	
7.2.1	Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów	Transition der Zugsicherungssysteme	37	
7.2.2	Przełączanie radiołączności pociągowej	Transition der Zugfunksysteme	37	
	(...)	(...)		
8.6.	Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej	Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion	38	
9.	Postanowienia końcowe	Schlussbestimmungen	38	
10	Załączniki	Anhänge	39	
10.1.1.	Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d	Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl 302.2000V01	40	*
10.1.2.	Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d	Zweisprachige nationale Befehle 21 – 95 d/pl 302.2000V02	42	*
	Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d	Wortlautbeiblatt 302.2000V02	43	*
10.1.3.	Rozkazy PKP PLK S.A w ruchu granicznym	Befehle der PKP PLK S.A im Grenzverkehr		*
	(...)	(...)		

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

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 (Betriebliche Zusatzanweisung)	Bza	*
Pociąg	poc.	Zug	Z	
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 wjazdowy	Swj.	Einfahrsignal	Esig	
Semafor wyjazdowy	Swy.	Ausfahrsignal	Asig	
Stacja		Bahnhof	Bf	
Stacja towarowa		Güterbahnhof	Gbf	
Sygnały zamknięcia torów	Z	Sperrsignal	Sperrsig	*
Sygnał 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 vorüber-gehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten	La	
Wykolejnica	Wk	Gleissperre	Gs	
Regulamin sieci DB InfraGO AG	INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG	INB	*
Sterowanie ruchem kolejowym	srk	Leit- und Sicherungstechnik	LST	
Przystanek osobowy publiczny	po	Haltepunkt	Hp	
Wytyczne	-	Richtlinie	Ril	
Pojazd trakcyjny	-	Triebfahrzeug	Tfz	
Wykaz maksymalnej przędkości DB InfraGO AG	-	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten der DB InfraGO AG	VzG	*

1. Zakres obowiązywania

1.1. Podstawa prawna

Niniejsze MPG Szczecin Główny - Tantow jest uzgadniane między stronami na podstawie:

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

- Umowy pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a DB Netz AG o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej (umowa o powiązaniu infrastruktury – IVV) z dnia 22.września 2022r.

1.2. Postanowienia ogólne

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

Uwzględniając powyższe, w MPG dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Szczecin Główny - Tantow dopuszcza się odstępstwa oraz uzupełnienia.

Dodatkowo, KPI określają w MPG Szczecin Główny - Tantow organizację prac dla przygotowania i prowadzenia ruchu kolejowego na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym.
(...)
MPG Szczecin Główny - Tantow ustala zasady prowadzenia ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym tak, by jazdy pociągów z jednego obszaru prowadzenia ruchu w drugi odbywały się w sposób bezpieczny i bez zakłóceń.

Obszar obowiązywania

Niniejsze MPG Szczecin Główny - Tantow obowiązuje dla kolejowego ruchu granicznego między DB InfraGO AG a PKP PLK S.A. na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Szczecin Główny - Tantow oraz na stacjach zmiany systemu wymienionych w punkcie 1.3.1 niniejszego porozumienia.

(...)

Jeżeli w tych uregulowaniach stosowane są językowo uproszczone określenia np. „pracownik", „dyżurny ruchu", „maszynista", „kierownik pociągu " itp., odnoszą się one w równym stopniu do wszystkich osób.

1. Geltungsbereich

1.1. Rechtsgrundlage

Die vorliegende ÖGV Tantow-Szczecin Główny wird zwischen den oben aufgeführten Vertragspartnern auf Grundlage des:

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

- Vertrages zwischen DB Netz AG und PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. über die Zusammenarbeit der Eisenbahninfrastrukturbetreiber (Infrastrukturverknüpfungsvertrag – IVV) vom 22.09.2022,
abgeschlossen.

1.2. Allgemeine Bestimmungen

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

Darauf aufbauend kann die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecke Tantow-Szczecin Główny Abweichungen und Ergänzungen zulassen.

Außerdem vereinbaren die EIU in der ÖGV Tantow-Szczecin Główny die Abläufe zur Vorbereitung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf der Grenzbetriebsstrecke.
(…)
Die ÖGV Tantow-Szczecin Główny legt die Grundsätze der Betriebsführung auf der Grenzbetriebsstrecke fest, so dass die Zugfahrten von einem Gebiet der Betriebsführung in das andere Gebiet der Betriebsführung sicher und störungsfrei erfolgen können.

Geltungsbereich

Diese ÖGV Tantow-Szczecin Główny gilt für den Eisenbahngrenzverkehr zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. über die Grenzbetriebsstrecke Tantow-Szczecin Główny und auf den unter Punkt 1.3.1. genannten Systemwechselbahnhöfen. *

(…)

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

1.3. Określenie pojęć

W niniejszych MPG, użyto określeń o następującym znaczeniu:

1.3.1. Stacja zmiany systemu

Stacje zmiany systemu - ustalone przez Umawiające się Strony, stacje dla realizacji komunikacji kolejowej o znaczeniu międzynarodowym, regionalnym lub lokalnym przez wspólną granicę państwową, na których lub pomiędzy którymi następuje zmiana jednego z systemów: prawnego, technicznego lub eksploatacyjnego.

Po stronie niemieckiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest stacja Tantow. Po stronie polskiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego jest stacja Szczecin Główny, a dla ruchu towarowego - stacja Szczecin Gumieńce.

1.3.2. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym

Odcinek między ustalonymi przez KPI stacjami zmiany systemu, na którym realizowana jest komunikacja kolejowa przez wspólną granicę państwową. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym obejmuje również stacje zmiany systemu.

Odcinkiem eksploatowanym w ruchu granicznym dla ruchu pasażerskiego jest odcinek Szczecin Główny - Tantow i odwrotnie, a dla ruchu towarowego jest odcinek Szczecin Gumieńce - Tantow.
Granica państwa znajduje się w km 10,069 (PKP PLK S.A.) i opowiada km 119,585 DB InfraGO AG.

1.3.3. Granica prowadzenia ruchu

Ustalona granica, do której obowiązują przepisy eksploatacji danego zarządcy infrastruktury kolejowej. Przejście od przepisów eksploatacyjnych jednego KPI do przepisów eksploatacyjnych drugiego KPI, są uregulowane w MPG.
Granicą prowadzenia ruchu jest Granica Państwa km 10,069 (PKP PLK S.A) i Granica Państwa km 119,585 (DB InfraGO AG).
(...)

1.3.7. Zdarzenie

Poważne wypadki, wypadki i incydenty według Dyrektywy (UE) 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.

1.3.8. Zarządca infrastruktury (KPI)

Podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

1.3. Begriffsbestimmungen

In dieser ÖGV werden Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet: *

1.3.1. Systemwechselbahnhöfe

„Systemwechselbahnhöfe“ sind die durch Vertragsparteien zur Durchführung des * Eisenbahnverkehrs mit internationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung über die gemeinsame Staatsgrenze * festgelegten Bahnhöfe, auf oder zwischen denen ein Wechsel eines der rechtlichen, technischen oder betrieblichen Systeme erfolgt. *

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

1.3.2. Grenzbetriebsstrecke

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

Die Grenzbetriebsstrecke ist für Reisezüge der Streckenabschnitt Tantow – Szczecin Główny und * umgekehrt, und für Güterzüge der Streckenabschnitt Tantow – Szczecin Gumieńce und umgekehrt. *
Die Staatsgrenze befindet sich im km 119,585 (DB InfraGO AG) und entspricht dem km 10,069 der PKP PLK S.A.

1.3.3. Grenze der Betriebsführung

Die „Grenze der Betriebsführung“ ist die festgelegte Grenze, bis zu der das betriebliche Regelwerk des jeweiligen EIU gilt. Die Überleitung aus dem betrieblichen Regelwerk des einen EIU zu dem des anderen EIU vereinbaren die EIU in der ÖGV.
Grenze der Betriebsführung auf der Strecke Tantow - Szczecin Gumieńce ist die Staatsgrenze in km 119,585 (DB InfraGO AG) und in km 10,069 (PKP PLK S.A.).
(…)

1.3.7. Gefährliches Ereignis

Schwere Unfälle, Unfälle und Störungen gemäß 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.

1.3.8. Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

sind öffentliche Einrichtungen oder privat-rechtlich organisierte Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben.

1.3.9. Przewoźnik kolejowy (KPP) - „przedsiębiorstwo kolejowe”
Przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.

1.3.10. 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
(...)

2.4.3. Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej
(...)

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

2.4.4. Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi
Kierującymi ruchem kolejowym na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym
Szczecin Główny - Tantow są:
- ze strony DB InfraGO AG
Centrala Ruchu Berlin, Region Ost.
- ze strony PKP PLK S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym – Ekspozytura Zarządzania Ruchem
Kolejowym w Szczecinie.
Przy odchyleniach od rozkładu jazdy lub częściowo ograniczonym dostępie do infrastruktury, dyspozytury obu KPI podejmują stosowne decyzje, celem bezpiecznego i sprawnego kontynuowania ruchu kolejowego.

(...)

3. Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów
(...)

3.2. Rozkład jazdy
(...)

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

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

1.3.10. 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 subsumiert.

2. Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU
(…)

2.4.3. Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern
(…)

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

2.4.4. Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen
Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke
Tantow– Szczecin Główny sind seitens der
- DB InfraGO AG
die Betriebszentrale Berlin der Region Ost *
- der PKP PLK S.A.
die Betriebsleitung (Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym) in Warschau, Außenstelle in Szczecin.

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

(…)

3. Infrastrukturdaten, Fahrpläne

(…)

3.2. Fahrpläne
(…)

3.2.2. Netzfahrplan

(…)

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

Zmiany i uzupełnienia do rocznego rozkładu jazdy uzgadnia się odrębnie.

Die Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan müssen zu den Terminen, welche in den INB der DB InfraGO 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. Indywidualny rozkład jazdy pociągów

Przewoźnicy wnioskują o trasę pociągu w indywidualnym rozkładzie jazdy zgodnie z warunkami określonymi w Regulaminie Sieci PKP PLK S.A. oraz INB DB InfraGO AG.
(...)

3.2.3. Gelegenheitsverkehr

Die EVU beantragen ihre Trassen zum Gelegenheitsverkehr gemäß den Anforderungen der INB der DB InfraGO AG und der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. *
(…)

3.3. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych

3.3. Außergewöhnliche Sendungen

3.3.1. Ogólne postanowienia eksploatacyjne

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

2. Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej DB InfraGO AG występuje z wnioskiem o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej „Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte” w DB InfraGO AG zgodnie z „Technicznymi Warunkami Użytkowania“ TNB jako części Regulaminu sieci DB InfraGO AG.

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

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.

4. Dla przewożonych stale przesyłek nadzwyczajnych może zostać uzgodniony przewóz określonymi stałymi pociągami w rocznym rozkładzie jazdy. Warunki przewozu dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym 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

3.3.1. Allgemeine betriebliche Bestimmungen *

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

2. Ein EVU mit Zugang zum Schienennetz der DB InfraGO AG beantragt eine Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte gemäß den Anforderungen der INB und TNB der DB InfraGO 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.

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

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

4. Für häufig auftretende außergewöhnliche Sendungen mit gleichen Beförderungsbedingungen kann die Beförderung in bestimmten Zügen vereinbart werden. Die Beförderungsbedingungen für die Grenzbetriebsstrecke, einschließlich der Systemwechselbahnhöfe sowie die DB Bza-Nummer und der PNZ-PKP PLK S.A., sind in die Fahrplanunterlagen 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

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 komisyjnego 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.

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.

3.3.2. Miejscowe postanowienia eksploatacyjne

Postanowienia dla relacji Szczecin Gumieńce - Tantow

Po otrzymaniu informacji ze strony polskiej o znajdowaniu się przesyłki nadzwyczajnej w pociagu - dyżurny ruchu ESTW Angermünde sprawdza warunki przewozu dla odcinka DB InfraGO Granica Państwa - Tantow, i może udzielić zgodę dyżurnemu ruchu stacji Szczecin Gumieńce na wyprawienie pociągu.

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

- przewóz przesyłki nadzwyczajnej ma odbywać się ze zmniejszoną prędkością, dyżurny ruchu stacji Szczecin Gumieńce informuje maszynistę pociągu rozkazem;

- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze DB InfraGO AG,
konwojent na odcinku DB InfraGO zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchu stacji Szczecin Gumieńce.

Postanowienia dla relacji Tantow - Szczecin Gumieńce

Tryb przekazywania przesyłek nadzwyczajnych na stacji Tantow

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

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

2. Jeżeli wymagane jest Komisyjne sprawdzenie przesyłki, przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej z zagranicy i dopuszczenie jej do przewozu po liniach zarządzanych

3.3.2. Örtliche betriebliche Bestimmungen

Bestimmungen für die Relation Szczecin Gumieńce - Tantow

Nach Erhalt der Information über das Vorhandensein von außergewöhnlichen Sendungen in angebotenen Zügen, prüft der Fdl ESTW Angermünde die für den Abschnitt der DB InfraGO - Staatsgrenze – Tantow geltenden Beförderungsbedingungen, und kann dem Fdl Szczecin Gumieńce die Zustimmung zum Anbieten des Zuges erteilen. *

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

- der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Szczecin Gumieńce den Triebfahrzeugführer des Zuges mit Befehl; *

- eine Begleitung der außergewöhnlichen Sendung auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG vorgesehen ist, hat sich der Begleiter für den Abschnitt der DB InfraGO AG beim Fahrdienstleiter des Bahnhofs Szczecin Gumieńce „Gm“ zu melden. * *

Bestimmungen für die Relation Tantow - Szczecin Gumieńce

Art und Weise der Übergabe außergewöhnlicher Sendungen auf dem Bahnhof Tantow

1. Im Falle einer außergewöhnlichen Sendung, die aus dem Ausland an einem Bahnhof in Polen oder im Transit in ein anderes Land übernommen werden soll, beantragt das in Polen auftretende EVU die Zustimmung zur Beförderung außergewöhnlicher Sendungen beim Samodzielnego Wieloosobowego Stanowiska ds. Przewozów Nadzwyczajnych – der selbstständige Multifunktionsstelle für außergewöhnliche Sendungen im Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.
Für die Vereinbarung der Beförderung einer außerordentlichen Sendung im internationalen Verkehr, ist das Eisenbahnunternehmen auf polnischer Seite zuständig, dass die Beförderung dieser Sendung ab der Überquerung der Staatsgrenze durchführt. *

2. Ist eine Prüfung der Sendung durch eine Kommission erforderlich, so erfolgt die Annahme der außergewöhnlichen Sendung aus dem Ausland und

przez PKP PLK S.A. odbywa się po przedstawieniu przez przewoźnika po stronie polskiej protokołu komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej, który powinien zostać przesłany do stanowiska ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie, co najmniej 1 godzinę przed planowaną godziną zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągu na stacji Tantow.
Przewoźnik zamawiający trasę w DB InfraGO AG powinien uwzględnić powyższe w planowaniu czasu postoju na stacji Tantow.

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

W przypadku stwierdzenia uchybień należy sporządzić protokół. Nieprawidłowości powinny być usunięte przez przewoźnika kolejowego. W razie braku możliwości usunięcia nieprawidłowości wskazanych w protokole, przewoźnik zatrzymuje przesyłkę i powiadamia pisemnie, z podaniem przyczyn, stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze właściwej dla stacji granicznej i stacji nadania, Samodzielne Wieloosobowe Stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych.
3. Przyjmowanie przesyłek nadzwyczajnych poprzedzane jest sporządzeniem protokołu komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej, który należy przekazać do stanowiska ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie.

Zarządzenie przewozu

4. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej wydaje stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie, po otrzymaniu zgłoszenia w formie protokołu od przewoźnika po stronie polskiej o dopuszczeniu przesyłki do przewozu.
5. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej może zostać wydane jednocześnie ze zgodą na przewóz przesyłki nadzwyczajnej.

6. Zgoda z zarządzeniem wydawana jest pisemnie przewoźnikowi po stronie polskiej i zainteresowanym pracownikom DB InfraGO AG.

7. W przypadku ujawnienia przewozu przesyłki nadzwyczajnej bez stosownych zgód wydawane przez PKP PLK S.A., przesyłkę należy zatrzymać na stacji Tantow.

Przewóz przesyłki nadzwyczajnej

die Zulassung der Sendung zur Beförderung auf dem Netz der PKP PLK S.A. gegen Vorlage des „Übernahmeprotokolls von außergewöhnlichen Sendungen“, welches vom das in Polen auftretende EVU an den Arbeitsplatz für außergewöhnliche Transporte in der polnischen BZ in Szczecin, mindestens eine Stunde vor der vorgesehenen Fertigmeldung des Zuges auf dem Bf. Tantow, zu senden ist.
Das bei der DB InfraGO AG trassenbestellende EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Tantow zu berücksichtigen.
Die durch eine Kommission durchzuführende Annahme einer außergewöhnlichen Sendung zur Beförderung erfolgt durch das in Polen auftretende EVU und dem Absender. Der Vorsitzende der Kommission ist ein berechtigter Mitarbeiter des in Polen auftretenden EVU. Die Sendung muss von der Kommission geprüft und so zur Beförderung zugelassen werden, dass ihre Beförderung den Eisenbahnverkehr nicht gefährdet.
Werden Mängel festgestellt, so ist ein Protokoll zu erstellen. Unregelmäßigkeiten, sind vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu beheben. Ist es nicht möglich, die im Protokoll festgestellten Unregelmäßigkeiten zu beheben, so hält das EVU die Sendung zurück und teilt dies unter Angabe der Gründe der polnischen BZ schriftlich mit.

3. Zum Abschluss der Prüfungen hat die Kommission, welche die außerordentliche Sendung kontrollierte, ein Protokoll zu erstellen, welches an den Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der polnischen BZ in Szczecin zu senden ist.

Beförderungsanordnung

4. Die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung ordnet der Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der BZ in Szczecin, nach Erhalt einer Mitteilung in Form eines Protokolls vom in Polen auftretenden EVU, an.

5. Die Beförderungsanordnung für außergewöhnliche Sendungen kann auch gleichzeitig mit der Zustimmung für außergewöhnliche Sendungen erteilt werden.
6. Die Beförderungsanordnung wird schriftlich an das auf polnischer Seite auftretende EVU erteilt und den betroffenen Mitarbeiter der DB InfraGO AG bekanntgegeben. *
7. Wenn festgestellt wird, dass eine außergewöhnliche Sendung ohne die entsprechende Zustimmung der PKP PLK S.A. vom Bf. Tantow in Richtung Staatsgrenze befördert werden soll, ist die Sendung auf dem Bahnhof Tantow zurückzuhalten.

Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung

8. Przewoźnik po stronie polskiej zobligowany jest do dostarczenia przewoźnikom po stronie niemieckiej (w tym drużynie pociągowej) wszystkich niezbędnych dokumentów związanych z przewozem przesyłki nadzwyczajnej.

9. W przypadku, gdy wymagane jest konwojowanie przesyłki, obowiązują następujące zasady:

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

- przewóz przesyłki nadzwyczajnej ma odbywać się ze zmniejszoną prędkością, dyżurny ruchu ESTW Angermünde informuje maszynistę pociągu rozkazem 5.

- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze PKP PLK S.A.,

konwojent na odcinku PKP PLK S.A. zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchu ESTW Angermünde. Dyżurni ruchu DB InfraGO AG informują o tym załącznikiem językowym przyczyna nr W2.

(...)

8. Das auf polnischer Seite auftretende EVU ist verpflichtet, dem auf deutscher Seite auftretendem EVU (einschließlich des Zugpersonals) alle erforderlichen Dokumente im Zusammenhang mit der Beförderung der außergewöhnlichen Sendung zur Verfügung zu stellen.

9. Falls die Begleitung einer Sendung erforderlich ist, gelten die folgenden Regeln:

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

- der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert Fahrdienstleiter ESTW Angermünde den Triebfahrzeugführer des Zuges mit Befehl 5 darüber, *
- eine Begleitung der außergewöhnlichen Sendung auf der Infrastruktur der PKP PLK S.A. vorgesehen ist, hat sich der Begleiter für den Abschnitt der PKP PLK S.A. beim Fahrdienstleiter des ESTW Angermünde zu melden. Die Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG erteilen dafür einen Befehl 95.95 mit Wortlautbeiblatt W2. *

*

(...)

5. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji

5.1. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(...)

5.1.2. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(...)

(2) Istniejące tory szlakowe z wymaganymi szczegółami są wymienione w poniższym zestawieniu.

5. Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge

5.1. Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke

(…)

5.1.2. Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke

(…)

(2) Die vorhandenen Streckengleise mit den erforderlichen Zusatzangaben sind in der nachfolgenden Übersicht aufgeführt.

von	nach	eingleisige bzw. zweigleisige Hauptstrecke	Zs 6 bzw. W 24	Bremsweg	elektrifiziert
Od	**Do**	**Rodzaj szlaku**	**W 24 lub Zs 6**	**Droga hamowania**	**Zelektryfikowany**
Tantow	Szczecin Gumieńce	eingleisig / Jednotorowy	–	1000/700	Nein / nie
Szczecin Gumieńce	Szczecin Główny	eingleisig / Jednotorowy	–	700/700	3 kV

(3) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym wyposażony jest w w dwukierunkową blokadę z blokiem pozwolenia.

(3) Die Grenzbetriebsstrecke ist mit einem Streckenblock für eingleisige Strecken mit Erlaubniswechsel ausgerüstet.

(4) Pochylenie miarodajne na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym wynosi:

(4) Die maßgebende Neigung beträgt auf der Grenzbetriebsstrecke:

Tantow – Granica Państwa	Tantow – Staatsgrenze
2,6 ‰	
Granica Państwa- Tantow	Staatsgrenze – Tantow
2,6 ‰	
Granica Państwa - Szczecin Gumieńce	Staatsgrenze - Szczecin Gumieńce
4,1 ‰	
Szczecin Gumieńce – Granica Państwa	Szczecin Gumieńce - Staatsgrenze
4,2 ‰	
Szczecin Gumieńce – Szczecin Główny	Szczecin Gumieńce - Szczecin Główny
4,4 ‰	
Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce	Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce
4,4 ‰	

(5) Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka DB InfraGO AG, ujęta jest w wykazie maksymalnej prędkości DB InfraGO AG - VzG.

Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka PKP PLK S.A. podana jest w wykazie maksymalnych prędkości w Regulaminie Sieci, dostępnym na stronie

(5) Zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für die Streckenabschnitte der DB InfraGO AG sind im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten der DB InfraGO AG - VzG vorgegeben. Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für den Streckenabschnitt der PKP PLK S.A, sind in dem Verzeichnis der maximal zulässigen *

internetowej Spółki PKP PLK S. A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ na dany rozkład jazdy pociągów dla linii 408 i 409, ujętymi w załączniku 2.1.

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/regulamin-sieci/ in dem Anhang 2.1 für die Strecke 408 und 409 angegeben. *

(6) Na odcinku granicznym obowiązuje skrajnia G2 (UIC).

(6) Auf der der Grenzbetriebsstrecke gilt die Fahrzeugumgrenzungslinie G2 (UIC).

(7) Po polskiej stronie obowiązuje radiołączność pociągowa analogowa kanał R6, a po stronie niemieckiej radiołączność pociągowa GSM-R.

(7) Auf polnische Seite ist analoger Zugfunk des Kanals R 6 und auf deutscher Seite GSM-R als Zugfunk vorhanden. *

(8) Urządzenia oddziaływania na pociąg DB InfraGO AG i PKP PLK S.A. eksploatowane są w rożnych systemach.

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym po stronie niemieckiej wyposażony jest w urządzenia punktowego oddziaływania na pociąg (PZB 90).
Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym po stronie polskiej wyposażony jest w polski system SHP.

(8) Die Zugbeeinflussungsanlagen werden bei der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. mit unterschiedlichen Systemen betrieben. *
Die Grenzbetriebsstrecke ist auf deutscher Seite mit Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB), Bauart PZB 90 ausgerüstet.
Die Grenzbetriebsstrecke ist auf polnischer Seite mit dem polnischen Zugbeeinflussungssystem SHP ausgerüstet.

(9) Dla pociągów przekraczających granicę obowiązuje klasa linii C3 (nacisk osi na tor: 196 kN, nacisk liniowy na 1 metr bieżący toru: 71 kN)

(9) Für grenzüberschreitende Zugfahrten gilt die Streckenklasse C3 (20 t Radsatzlast, 7,2 t/m Meterlast). *

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

(10) Auf der Grenzbetriebsstrecke sind folgende Bahnübergänge vorhanden:

Streckenabschnitt Tantow – Staatsgrenze – [Szczecin Gumieńce] Odcinek Tantow - Granica Państwa - [Szczecin Gumieńce]		
Lage [km]	**Art der Sicherung /Rodzaj zabezpieczenia**	**Bemerkungen/ Uwagi**
111,350	Halbschranken (BUES 2000) sygnalizacja świetlna i półrogatki	Bedienung vom Fahrdienstleiter özF Bf Tantow in der Betriebszentrale Berlin/ Obsługiwana przez dyżurnego ruchu Tantow z siedzibą w Berlinie.
113,440	Halbschranken (BUES 2000) sygnalizacja świetlna i półrogatki	
116,480	Halbschranken (BUES 2000) sygnalizacja świetlna i półrogatki	

Streckenabschnitt [Tantow] – Staatsgrenze – Szczecin Gumieńce Odcinek [Tantow] – Granica Państwa - Szczecin Gumieńce		
Lage [km]	**Art der Sicherung /Rodzaj zabezpieczenia**	**Bemerkungen/ Uwagi**
7,585	Lichtsignalanlage sygnalizacja świetlna	BUES 2000, Kat. C***)
2,837	Automatische Bahnübergangssicherungsanlage / Samoczynny system przejazdowy RASP-4.4 Ft	Kategorie B+TVu**)
2,034	Automatische Bahnübergangssicherungsanlage / samoczynny system przejazdowy RASP-4.4 Ft	Kategorie B+TVu*)
1,138	elektrische Vollschranke / sygnalizacja świetlna i rogatki	nast. / Stw Gm2 , Szczecin Gumieńce

*Przejazd kolejowo - drogowy kat. „B” w km 2,034 wyposażony jest w tarczę ostrzegawczą przejazdową (ToP) nr ToP 34N w km 3,340 dla pociągów jadących ze stacji Tantow w kierunku stacji Szczecin Gumieńce.

Dla pociągów jadących ze stacji Szczecin Gumieńce w kierunku stacji Tantow przejazd jest uzależniony od semafora wyjazdowego w urządzeniach stacyjnych stacji Szczecin Gumieńce Gm2. W razie usterki SSP dyżurny ruchu Gm informuje o tym maszynistę pociągu doręczając rozkaz pisemny 8.

**Przejazd kolejowo - drogowy kat. „B” w km 2,837 wyposażony jest w tarczę ostrzegawcze przejazdowe (ToP) nr ToP 42N w km 4,145 dla pociągów jadących ze stacji Tantow w kierunku stacji Szczecin Gumieńce.
Dla pociągów jadących ze stacji Szczecin Gumieńce w kierunku stacji Tantow przejazd jest uzależniony od semafora wyjazdowego w urządzeniach stacyjnych stacji Szczecin Gumieńce Gm2.

W razie usterki SSP dyżurny ruchu Gm informuje o tym maszynistę pociągu wręczając rozkaz pisemny 8.

***Przejazd kolejowo - drogowy kat. „C” w km 7,585 wyposażony jest w tarczę ostrzegawczą przejazdową (ToP) nr ToP 76N w km 8,620 dla pociągów jadących ze stacji Tantow w kierunku stacji Szczecin Gumieńce.

Dla pociągów jadących ze stacji Szczecin Gumieńce w kierunku stacji Tantow przejazd wyposażony jest w tarczę ostrzegawczą przejazdową (ToP) nr ToP 76 w km 6,517.

*) der Bahnübergang der Kategorie B im km 2,034 ist mit einem Bahnübergangssignal (TOP) Nr. ToP 43N am km 3,340 für Züge von Tantow in Richtung Szczecin Gumieńce ausgerüstet.

Für die Züge aus Szczecin Gumieńce in Richtung Tantow wird die Bahnübergangssicherung in Abhängigkeit zum Ausfahrsignal des Stellwerks Gm2 des Bahnhofs Szczecin Gumieńce geschalten.

Bei gestörter Anlage erteilt der Fahrdienstleiter dem Tf Befehl 8.

**) der Bahnübergang der Kategorie B im km 2,837 ist mit einem Bahnübergangssignal (TOP) Nr. ToP 42N am km 4,145 für Züge von Tantow in Richtung Szczecin Gumieńce ausgerüstet.

Für die Züge aus Szczecin Gumieńce in Richtung Tantow wird die Bahnübergangssicherung in Abhängigkeit zum Ausfahrsignal des Stellwerks Gm2 des Bahnhofs Szczecin Gumieńce geschalten.

Bei gestörter Anlage erteilt der Fahrdienstleiter dem Tf Befehl 8.

***) der Bahnübergang der Kategorie C im km 7,585 ist mit einem Bahnübergangssignal (TOP) Nr. ToP 76N am km 8,620 für Züge von Tantow in Richtung Szczecin Gumieńce ausgerüstet.

Für die Züge aus Szczecin Gumieńce in Richtung Tantow ist der Bahn(-straßen-) übergang mit einem Bahnübergangssignal (TOP) Nr ToP 76 am km 6,517 ausgerüstet.

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

5.2.1. Stacja Tantow

(1) Stacja Tantow jest sterowana przez dyżurnego ruchu z LCS ESTW Angermünde z centrum sterowania ruchem w Berlinie.

Stacja przeznaczona jest do prowadzenia ruchu pociągów pasażerskich i towarowych.

(2) Stacja wyposażona jest w semafory świetlne zgodnie z instrukcją sygnalizacyjne 301 sygnalizacje kombinowaną (Ks).

(3) Miarodajne pochylenie stacji Tantow wynosi do: 4‰.

5.2.1A01 Plany schematyczne posterunków ruchu – stacja Tantow

5.2. Systemwechselbahnhöfe und Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke

5.2.1. Bahnhof Tantow

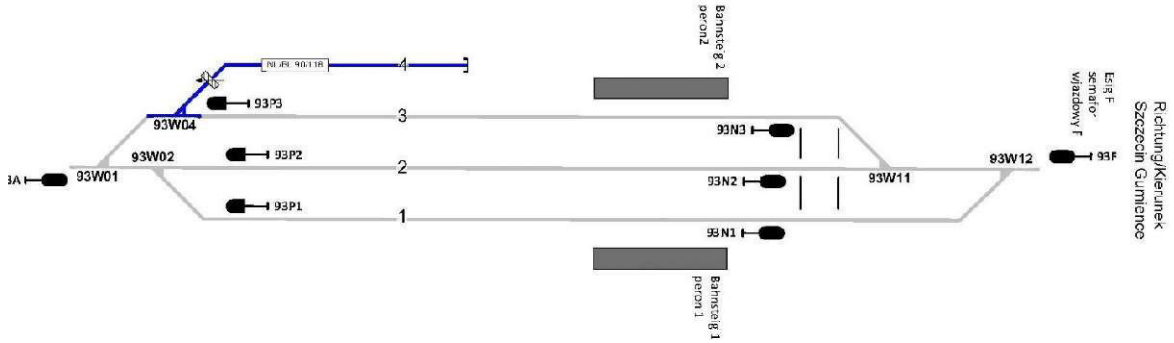
(1) Der Bahnhof Tantow wird vom örtlich zuständigen Fahrdienstleiter „ESTW Angermünde“ aus der Betriebszentrale in Berlin heraus gesteuert.

Der Bahnhof dient dem Reise- und Güterverkehr.

(2) Der Bahnhof ist mit Kombinations-Signalen (Ks) ausgerüstet.

(3) Maßgebende Neigung des Bahnhofs Tantow beträgt bis zu 4‰.

5.2.1A01 Schematischer Lageplan der Betriebsstellen – Bahnhof Tantow



5.2.2. Stacja Szczecin Gumieńce

(1) Stacja Szczecin Gumieńce posiada jedną nastawnię dysponującą „Gm" oraz trzy nastawnie wykonawcze: „Gm1", „Gm2" i „Gm3". Nastawnia dysponująca „Gm" obsadzona jest dyżurnym ruchu i nastawniczym, usytuowana jest w środkowej części stacji. Stacja jest częściowo zelektryfikowana, napięcie w sieci trakcyjnej wynosi 3 KV. Stacja Szczecin Gumieńce w okręgach nastawczy Gm i Gm3 jest częściowo zelektryfikowana, natomiast w okręgu nastawczym Gm1 jest całkowicie zelektryfikowana.

Wszystkie pociągi kursujące przez kolejowe przejście graniczne Szczecin Gumieńce – Tantow wjeżdżają i wyjeżdżają wyłącznie z okręgów nastawczych Gm, Gm1 i Gm2.

Oprócz nastawni Gm w ruchu granicznym uczestniczą nastawnie wykonawcze Gm1 i Gm2 usytuowane przy wjeździe z kierunku Szczecin Główny i Tantow, obsadzone jednym nastawniczym.

Stacja wyposażona jest w sygnalizatory świetlne.

Nastawnia dysponująca Gm oraz nastawnie wykonawcze Gm1 i Gm2 wyposażone są w urządzenia scentralizowane mechaniczne i przekaźnikowe.

(2) Miarodajne pochylenie na stacji Szczecin Gumieńce wynosi 5,2‰.

(3) Długość torów wynosi 600 m.
Wyjątek: Tor 1 w kierunku Gm3 ma 528 m, w kierunku Szczecin Główny 536 m, oraz tor 5 w kierunku Gm3 490 m, w kierunku Szczecin Główny 458 m.

(4) Jeden peron znajduje się między torami 1 i 5. Wejście dla pasażerów przechodzi przez tor 5. Peron ma długość użyteczną 300 m i wysokość 760 mm.

5.2.2. Bahnhof Szczecin Gumieńce

(1) Der Bahnhof Szczecin Gumieńce verfügt über ein Befehlsstellwerk und drei Weichenwärterstellwerke. Das Befehlsstellwerk „Gm" ist mit einem Fahrdienstleiter und einem Weichenwärter besetzt und befindet sich im mittleren Bahnhofsbereich. Der Bahnhof ist teilweise elektrifiziert. Die Oberleitungsspannung beträgt 3-KV. Der Bahnhof Szczecin Gumieńce ist in den Stellwerksbezirken „Gm" und „Gm3" teilweise und im Stellwerksbezirk „Gm1" vollständig elektrifiziert.

Alle über die Grenzbetriebsstrecke Tantow – Szczecin Gumieńce verkehrende Züge fahren ausschließlich aus den Stellwerksbezirken „Gm", „Gm1" und „Gm2" ein und aus.

Neben dem Stellwerk „Gm" sind die Weichenwärterstellwerke „Gm1" und „Gm2" am Grenzverkehr beteiligt, die sich an der Einfahrt aus Richtung Szczecin Główny und aus Tantow befinden und mit einem Weichenwärter besetzt sind.

Der Bahnhof besitzt Lichtsignale gem. des Signalbuches der PKP PLK S.A. - Ie-1.
Das Befehlsstellwerk „Gm" und die Weichenwärterstellwerke „Gm1" und „Gm2" sind mit ferngesteuerten mechanischen und Relaisanlagen ausgerüstet.

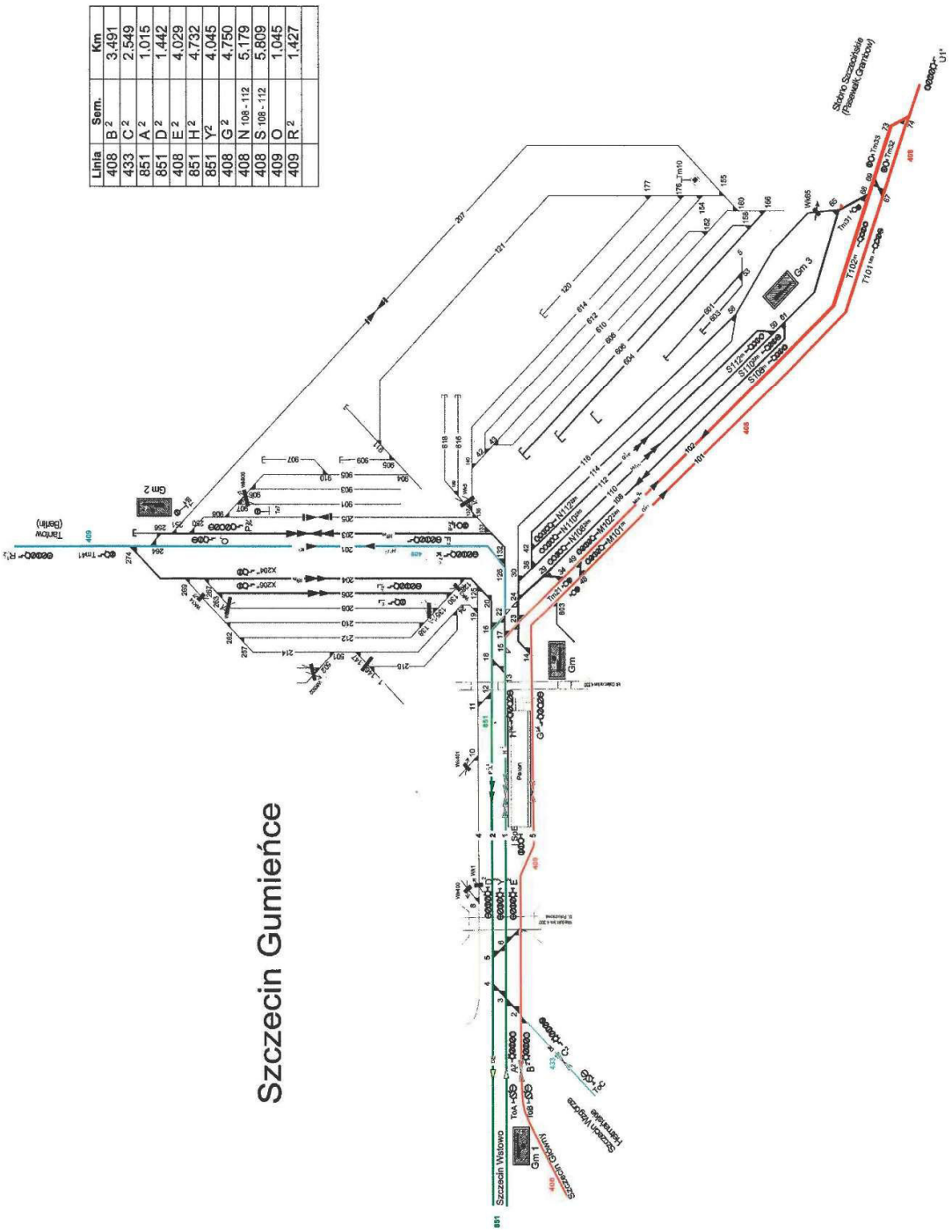
(2) Die maßgebende Neigung im Bahnhof Szczecin Gumieńce beträgt 5,2‰.

(3) Die Gleislänge beträgt 600 m. Ausnahme: Gleis 1 in Richtung Gm3: 528 m, in Richtung Szczecin Główny: 536 m, Gleis 5 in Richtung Gm3: 490 m, in Richtung Szczecin Główny: 458m.

(4) Ein Bahnsteig befindet sich nur zwischen Gleis 1 und 5. Der Reisendenzugang quert Gleis 5. Der Bahnsteig hat eine nutzbare Länge von 300 m und Höhe 760 mm.

5.2.2.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym: Szczecin Gumieńce

5.2.2.A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke: Szczecin Gumieńce



5.2.3. Stacja Szczecin Główny

(1) Stacja Szczecin Główny stanowi jeden okręg nastawczy z nastawnią dysponującą „Sg". Nastawnia dysponująca „Sg" obsadzona jest dwoma dyżurnymi ruchu. Stacja jest częściowo zelektryfikowana, napięcie w sieci trakcyjnej wynosi 3 KV.

Nastawnia dysponująca „Sg" wyposażona jest w urządzenia komputerowe Ebilock 850. Stacja przystosowana jest do ruchu pasażerskiego.

(2) Miarodajne pochylenie na stacji Szczecin Główny wynosi: 0,2‰.

(3) Stacja posiada 4 perony na 8 torach o następujących parametrach:

5.2.3. Bahnhof Szczecin Główny

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

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

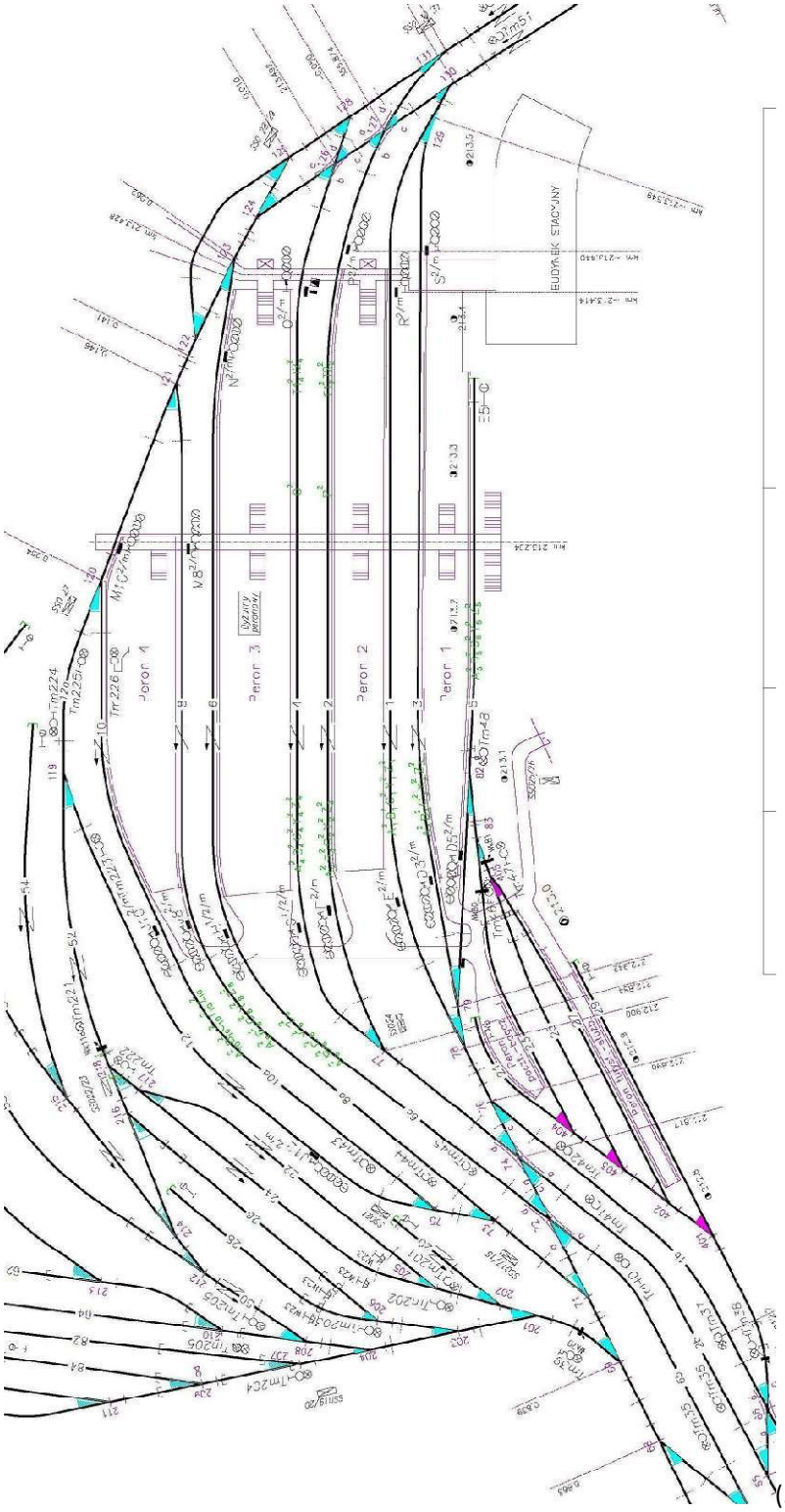
(2) Die maßgebende Neigung im Bahnhof Szczecin Główny beträgt 0,2‰.

(3) Der Bahnhof besitzt 4 Bahnsteige an 8 Gleisen mit folgenden Parametern:

Nr peronu	Nr toru	Wysokość [mm]	Długość [m]
Bahnsteig	**Gleis**	**Höhe [mm]**	**Bahnsteiglänge [m]**
1	5	550	266
1	3	550	370
2	1	760	421
2	2	760	421
3	4	760	386
3	6	760	327
4	8	550	211
4	10	550	211

5.2.3.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym: Szczecin Główny

5.2.3.A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke: Szczecin Główny



(...)

6. Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej

6.1. Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty

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

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

Maszynistom muszą być udostępnione dane z rozkładu jazdy mające zastosowanie do pociągu oraz informacje z La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB) dla całego odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.
Maszynista pojazdu trakcyjnego musi mieć możliwość przeglądania informacji dotyczących opisu linii "Streckenbuch" na obszarze zarządzania DB InfraGO AG.
W kabinach sterowniczych pojazdów trakcyjnych lub wagonów sterowniczych muszą znajdować się druki dwujęzycznego rozkazu zgodnie z pkt 10.1.

Maszyniści powinni posiadać aktualny Wykaz Ostrzeżeń Stałych Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie.

6.2. Zasady akceptacji taboru kolejowego

6.2.1 Wyposażenia pojazdów w urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy

(1) Pojazdy trakcyjne na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym muszą posiadać system PZB 90 i SHP, z wyjątkiem postanowień ust (2).

(2) Jeżeli pojazdy trakcyjne kursujące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym z kierunku Niemiec tylko do stacji Szczecin Gumieńce i z powrotem, można zrezygnować na wyposażenia w system SHP.

6.2.2. Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności

Pojazdy kolejowe kursując na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym DB InfraGO AG muszą być wyposażone w zainstalowane na stałe lub przenośne urządzenie pokładowe systemu radiołączności pociągowej GSM-R.

Pojazdy kolejowe kursując na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym PKP PLK S.A. muszą być wyposażone w urządzenia radiotelefoniczne pracujące w sieci radiołączności pociągowej PKP PLK S.A. ze sprawnym systemem „Radiostop”.

6. Angaben zum Netzzugang

6.1. Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien – mitzuführende Unterlagen *

Für den Bereich der Infrastruktur der DB InfraGO AG gelten die aktuellen *
Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG (INB), für den Bereich der Infrastruktur der PKP PLK S.A. gelten „Regulamin sieci (Vorschriften für das Netz)“.
Zu den Regelungen der jeweiligen EIU gelten zusätzlich auf der Grenzbetriebsstrecke die Bestimmungen der Örtlichen Grenzvereinbarung (ÖGV).
Dem Triebfahrzeugführer müssen die für den Zug *
geltenden Fahrplanangaben und La-Angaben für die *
gesamte Grenzbetriebsstrecke einsehbar zur Verfügung stehen.
Die Angaben für das Streckenbuch muss der Triebfahrzeugführer im Bereich der Betriebsführung *
der DB InfraGO AG, einsehen können.
In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen die zweisprachigen *
Befehlsvordrucke entsprechend Abschn. 10.1. mitgeführt werden.
Der Triebfahrzeugführer hat über das aktuelle Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen des *
Zakład Linii Kolejowych Szczecin zu verfügen.

6.2. Anforderungen an Fahrzeuge

6.2.1. Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen *

(1) Triebfahrzeuge auf der Grenzbetriebsstrecke sind * grundsätzlich mit den Systemen PZB 90 und SHP * auszurüsten.

(2) Wenn Triebfahrzeuge von Deutschland her auf * der Grenzbetriebsstrecke nur bis zum Bahnhof * Szczecin Gumieńce bzw. zurück als führende * Fahrzeuge eingesetzt werden, darf auf die * Ausrüstung mit dem Zugsicherungssystem SHP verzichtet werden.

6.2.2. Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk *

Für den Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke der DB InfraGO AG sind die führenden Fahrzeuge grundsätzlich mit einem fest eingebauten oder * tragbaren GSM-R-Zugfunk- Fahrzeuggerät auszurüsten.
Für den Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke der PKP PLK S.A. muss das Triebfahrzeug mit einem Funkgerät, welche auf dem Netz der PKP PLK S.A. arbeitet, und das Nothaltsystem „Radiostop“ beinhaltet, ausgerüstet sein.

6.3 Proces akceptacji pracowników przewoźnika

6.3.1. Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI

Na sieci PKP PLK S.A. językiem operacyjnym jest język polski, a na sieci DB InfraGO AG językiem operacyjnym jest język niemiecki.

6.3.2. Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG

Na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG maszyniści pojazdu trakcyjnego zatrudnieni 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 wypowiadane jako ciąg pojedynczych cyfr. Nie będą oni używać skrótów i będą używać pełnych nazw posterunków ruchu. W przypadku konieczności literowania pojęć należy korzystać z międzynarodowego alfabetu fonetycznego zgodnie z TSI-OPE:

6.3 Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU

6.3.1. Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU *

Auf dem Netz der DB InfraGO AG ist die Betriebssprache Deutsch und auf dem Netz der PKP PLK S.A. ist die Betriebssprache Polnisch. *

6.3.2. Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG *

Im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO 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 die vollständigen Namen der Betriebsstellen zu verwenden. Müssen Begriffe buchstabiert werden, ist das Internationale Phonetische Alphabet der TSI OPE zu verwenden: *

Internationales Phonetisches Alphabet
Międzynarodowy alfabet fonetyczny

Buchstabe Litera	International Międzynarodowy
A	Alpha
B	Bravo
C	Charlie
D	Delta
E	Echo
F	Foxtrot
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	Whisky
X	X-ray
Y	Yankee
Z	Zulu

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

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

6.3.3. Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.

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

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

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

6.4. Uregulowania dotyczące przydziału tras

6.4.1. Ograniczenie długości pociągów wraz z czynnymi lokomotywami

Długość pociągu w planowaniu nie może przekroczyć wartości wymienionych w rozdziale 5.2.2.(3).

6.4.2. Rozkład jazdy

a) Ważność rozkładu jazdy

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

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

b) Odpowiedzialność za opracowanie rozkładów jazdy

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

c) Publikacja i dystrybucja rozkładów jazdy

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

6.4.3. Numery pociągów

a) Stosowanie międzynarodowych numerów pociągów

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

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

6.4. Regelungen zur Trassenzuweisung *

6.4.1. Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen

Die Gesamtzuglänge der angemeldeten Zugtrassen darf die im Abschnitt 5.2.2.(3) aufgeführten Gleislängen nicht überschreiten.

6.4.2. Fahrplan

a) Gültigkeit des Fahrplanes *

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

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

b) Verantwortung Fahrplanerstellung

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

c) Fahrplanveröffentlichung und Verteilung

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

6.4.3. Zugnummer

a) Verwendung einer internationalen Zugnummer

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

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

b) Przydzielanie międzynarodowego numeru pociągu

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

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

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

6.4.4. Wniosek o przydzielenie trasy

a) Podstawa umowna zamawiania tras

Przewoźnicy zamawiają trasy zgodnie z przepisami

- „Nutzungsbedingungen Netz“ DB InfraGO AG dla obszaru prowadzenia ruchu DB InfraGO AG, i

- „Regulamin sieci“ PKP PLK S.A. dla obszaru prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.

Wnioski o przydzielanie tras muszą być składane zarówno do PKP PLK S.A. jak i do DB InfraGO AG przez przewoźnika posiadającego prawo dostępu do infrastruktury u danego zarządcy infrastruktury. Wnioski o przydzielanie tras pociągu muszą w odniesieniu do trasy przejazdu pokrywać się co najmniej w części dotyczącej odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.

b) Dwustronne uzgodnienia między przewoźnikami

W okresie poprzedzającym złożenie wniosku o przydzielenie międzynarodowej trasy pociągu należy przeprowadzić koordynację z udziałem wszystkich zaangażowanych partnerów w celu harmonizacji wniosku o przydzielenie trasy w odniesieniu do następujących punktów:

- Obaj przewoźnicy są zobowiązani do złożenia wniosków o przydzielanie trasy odpowiednio w DB InfraGO AG i PKP PLK S.A. niezwłocznie po sobie. Okres pomiędzy złożeniem obu wniosków o przydzielanie trasy w ramach IRJ nie może przekraczać 24 godzin.

- Wnioski o przydzielanie trasy złożone u obu zarządzów infrastrutury muszą być zgodne pod względem charakterystyki (parametrów) pociągu i żądań dotyczących czasu przewozu.

b) Vergabe einer internationalen Zugnummer

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

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

- in der Richtung Polen – Deutschland wird dem EVU die internationale Zugnummer beim Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A im Nachgang zur Trassenanmeldung zugewiesen.

Die durch das EIU zugewiesene Zugnummer ist bei den Trassenanmeldungen durch die EVU zu verwenden.

6.4.4. Trassenanmeldung

a) Vertragliche Grundlage für die Trassenanmeldung

Die EVU beantragen die Trassen gemäß den Bestimmungen der

- „Nutzungsbedingungen Netz“ der DB InfraGO AG für den Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG und der *

- „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. für den Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A.

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

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

b) Bilaterale Abstimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Im Vorfeld der Anmeldung von Trassen für internationale Verkehre ist, unter Einbindung aller ggf. beteiligten Partner, eine Abstimmung zur Harmonisierung der Trassenanfrage hinsichtlich folgender Punkte vorzunehmen:

- Die Trassenanmeldungen der jeweiligen EVU sind entsprechend bei der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. in einem unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang vorzunehmen. Für Trassen im Gelegenheitsverkehr sind beide Abschnitte innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden zu bestellen. *

- Die Trassenanmeldungen müssen bei beiden Infrastrukturbetreibern in Zugcharakteristik und Verkehrszeitregelung übereinstimmen.

c) Minimalne wymagania dotyczące zamawiania tras:

Wnioski o przydzielanie tras są wiarygodne, jeśli zawierają następujące informacje:
- jednoznaczne oznaczenie stacji początkowej i stacji końcowej w danym kraju.
- Jednoznaczne oznaczenie stacji zmianu systemu.

- Jednoznaczne oznaczenie przewoźnika, który złożył wniosek o przydzielanie trasy w drugim kraju.
- Jednoznaczne wskazanie wymaganego czasu postoju wraz z odpowiednią technologią eksploatacji (np. zmiana lokomotywy, zmiana drużyny, postój tylko dla przełączania systemów kontroli jazdy) na stacjach zmiany systemu.
- Jednoznaczne oznaczenie w formie numeru pociągu wszelkich jazd poprzedzających lub dalszej jazdy w przypadku pociągów kończących lub rozpoczynających bieg na stacji Tantow lub w przypadku doprowadzania lokomotyw związanych z realizacją danego przewozu.

6.4.5. Koordynacja rozkładów jazdy między zarządcami infrastruktury

Trasy pociągów w indywidualnym rozkładzie jazdy są uzgadniane i potwierdzane między DB InfraGO AG a PKP PLK S.A. w ramach procedury Pre-Check. W ten sposób określa się, czy spełnione są warunki wstępne i wymagania minimalne dotyczące zamawiania tras.

W przeciwnym wypadku wnioski o przydzielanie trasy pociągu zostaną uznane za niewiarygodne i odrzucone.

Na etapie procesu tworzenia rocznego rozkładu jazdy wnioski o przydzielenie międzynarodowych tras pociągów są uzgadniane w ramach konferencji RNE-E.

c) Mindestanforderungen an die Trassenanmeldung:
Trassenanmeldungen sind plausibel, wenn sie folgende Angaben enthalten:
- Eindeutige Benennung der Start- und Zielbetriebsstelle im jeweiligen Land.
- Eindeutige Benennung der zu befahrenden Systemwechselbahnhöfe.
- Eindeutige Benennung des EVU, welches im jeweils anderen Land die Trassenanmeldung durchführt.
- Eindeutige Angabe der benötigten Haltezeit und der entsprechenden Betriebstechnologie (Beispiel Lokwechsel, Personalwechsel, Transition) an den Systemwechselbahnhöfen. *
- Eindeutige Bezeichnung in Form der Zugnummer etwaiger Vor- und Nachleistungen bei beginnenden und endenden Zügen oder Zuführungen von Triebfahrzeugen, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Zugfahrt stehen.

6.4.5. Fahrplantechnische Abstimmungen der Eisenbahninfrastrukturbetreiber *

Die internationalen Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr werden zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. im Rahmen des PreCheck Verfahrens abgestimmt und bestätigt. *
Hierbei wird festgestellt, ob die Voraussetzungen und Mindestanforderungen an die Trassenanmeldungen erfüllt sind. Sollte dies nicht der Fall sein, werden die Trassenanmeldungen als nicht plausibel angesehen und zurückgewiesen.
Für die Prozessphase der Netzfahrplanerstellung werden die internationalen Trassenanmeldungen im Rahmen der RNE-E Konferenz abgestimmt.

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

7. Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB InfraGO 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 InfraGO AG Hinweis auf Ril der DB InfraGO AG	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmen abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Według instrukcji PKP PLK S.A. Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.
		(...)	(...)	
3.	Do 408.0202 rozdz. 1 do 408.2202 rozdz. 1 Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn. 1	**Stosowane numery pociagów** Numery pociągów na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym muszą być używane zgodnie z porozumieniami międzynarodowymi, dla odcinka PKP PLK S.A dotyczy to dla używania do celów ruchowych – eksploatycyjnych w kierunku Szczecina Gumieńce do - wzgl. w kierunku granicy Panstwa od Szczecin Gumieńce.	**Zugnummern** Die Zugnummern für alle Züge auf der Grenzbetriebsstrecke müssen gemäß den internationalen Abkommen verwendet Abschnitt der PKP PLK S.A gilt dies für die betriebliche Verwendung der Zugnummer in Richtung Szczecin Gumieńce bis -, bzw. in Richtung Staatsgrenze ab dem Bahnhof Szczecin Gumieńce.	Do Ir-1 § 9 Zu Ir-1 § 9
4.	Do 408.0202 rozdz. 1 oraz do 408.2202 rozdz. 1 Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn.1	**Polecenia i informacji - Oznaczanie pociągów** W poleceniach i informacjach pociągi określane są przy użyciu języka niemieckiego słowem „Zug" i numerem pociągu. W przypadku jazd pociągów po torze zamkniętym 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 zamkniętym po słowie „Pociąg" dodaje się wyrazy „po torze zamkniętym".	**Aufträge und Meldungen - Bezeichnen der Züge** 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 *
5.	-	**Dodatkowe informacje dotyczące pociągów przewożących towary niebezpieczne** W przypadku kursowania pociągów z towarem niebezpiecznym - w tym z TWR (towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z działem 1.10.3.1.2 RID) – przewoźnik po stronie polskiej, przed przekroczeniem granicy w kierunku Polski, przekazuje elektroniczny wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu dyżurnemu ruchu stacji Szczecin Gumieńce Gm. W przypadku towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka zgodnie z punktem	**Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern** Wenn Züge mit gefährlichen Gütern – darunter auch gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID - verkehren, hat das auf polnischer Seite auftretende EVU noch vor dem Übergang auf das polnische Streckennetz die Wagenliste dem Fdl Gm des Bahnhofs Szczecin Gumieńce zu übermitteln. Bei gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID gilt für das bei der PKP PLK S.A.	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

		1.10.3.1.2. RID (TWR) obowiązuje przewoźnika po stronie polskiej zaplanowanie pociągów za pośrednictwem systemu SEPE. W przypadku braku technicznej możliwości przeprowadzenia planowania w SEPE, wyznaczony pracownik przewoźnika powiadamia telefonicznie dyspozytora ds. planowania produkcji w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. w Szczecinie, podając informacje zgodnie z 8. 1) a) i b) § 17, Instrukcji Ir- 16. Przewoźnik zamawiający trasę w DB InfraGO AG powinien uwzględnić powyższe w planowaniu czasu postoju na stacji Tantowz.	auftretende EVU die Pflicht der Planung der Zugfahrt mit Hilfe des Systems SEPE. –Bei fehlender technischer Möglichkeit der Nutzung des Systems SEPE informiert der dafür bestimmte Mitarbeiter des übernehmenden EVU den Disponenten für Planung in der Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. in Szczecin, und erteilt die gemäß Punkt 8.1) a) und b) des § 17 der Vorschrift Ir-16 erforderlichen Informationen. Das bei der DB InfraGO AG trassen-bestellende EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Tantow zu berücksichtigen.	Abs. 2; Ir-16 § 12-	*
		(...)	(...)		
7.	Do 408.2301 rozdz. 1 Zu 408.2301 Abschn. 1	**Brak znajomości linii przez maszynistę** Prowadzenie pociągów przez maszynistę, nieposiadającego znajomości odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym, jest zabronione.	**Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren** Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist auf der Grenzbetriebsstrecke nicht erlaubt.	Do Ir-1§ 16 ust. 3 Zu Ir-1 § 16 Abs.3	
8.	Do 408.0321 408.2321 rozdział 2 oraz 481.0205 rozdz. 7 Zu 408.0321zu 408.2321 Abschn. 2 sowie 481.0205 Abschnitt 7	**Zgłoszenie dyżurnemu ruchu gotowości pociągu** (1) Na stacjach na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym maszynista obowiązany jest zgłaszać dyżurnemu ruchu gotowość pociągu: - jeżeli odbyła się zmiana drużyny trakcyjnej, - jeżeli zmieniły się parametry pociągu określone w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, - jeżeli zostały wykonane oględziny techniczne, - jeżeli została wykonana próba hamulca. (2) Na stacji Szczecin Gumieńce zgłaszanie gotowości wykonuje się według postanowień Instrukcji Ir-1 § 14 ust.6. (3) Na stacji Tantow zgłoszenie, że pociąg jest przygotowany do jazdy, należy przekazywać z wykorzystaniem łączności radiowej GSM-R. (4) Ponadto na stacji Szczecin Główny, dla pociągów w kierunku Tantow, obowiązują następujące zasady: Zgłaszanie gotowości odbywa się za pomocą radiotelefonu do dyżurnego ruchu Szczecin Główny „Sg".	**Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist** (1) Auf den Bahnhöfen der Grenzbetriebsstrecke muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter melden, dass der Zug vorbereitet ist, wenn - ein Personalwechsel stattgefunden hat, - sich die Zugcharakteristik ändert (z.B. Änderung der Zuglänge, Mindestbremshundertstel oder Traktionsart), -wenn eine wagentechnische Untersuchung durchgeführt wurde, oder - -soweit erforderlich- eine Bremsprobe durchgeführt wurde. (2) Auf dem Bahnhof Szczecin Gumieńce ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, gemäß den Bestimmungen der polnischen Fahrdienstvorschrift Ir-1 § 14 (6) abzugeben. (3) Auf dem Bahnhof Tantow ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, über Zugfunk GSM-R abzugeben. (4) Darüber hinaus gilt im Bahnhof Szczecin Główny für Züge in Fahrtrichtung Tantow Folgendes: Die Fertigmeldung hat über Zugfunk an den Fdl Szczecin Główny „Sg" zu erfolgen.	Do Ir-1 § 14 zu Ir-1 § 14	

9.		**Rozkazy pisemne**	**Schriftliche Befehle**		*
	Do 408.0411 oraz 408.2411 Zu 408.0411 und zu 408.2411	Dyżurni ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym wydają polecenia na przejazdy przez granicę za pomocą dwujęzycznych druków rozkazów pisemnych zgodnie z pkt. 10.1.	Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf den Grenzbetriebsstrecken erteilen Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten mit den Befehlsvordrucken gemäß Abschn. 10.1.	Do § 58 Zu § 58	* *
		Każdy dyżurny ruchu wydaje rozkazy zgodnie z własnymi przepisami i zasadami niniejszego MPG.	Jeder Fdl fertigt die Befehle nach seinem Regelwerk und nach den Regeln dieser ÖGV aus.		*
		Rozkazy specjalne dotyczące ruchu granicznego w DB InfraGO AG to dwujęzyczne rozkazy d/pl, a w PKP PLK S.A. druki razkazów zgodne z TSI OPE.	Die „*besonderen Befehle für den Grenzverkehr*“ sind bei der DB InfraGO AG die zweisprachigen Befehle d/pl und bei der PKP PLK S.A. die Befehlsvordrucke gemäß TSI OPE.		* * *
		Dyżurni ruchu wydają specjalne rozkazy dotyczące ruchu granicznego zgodnie ze swoimi przepisami również, jeśli powód wydania rozkazu leży w obszarze prowadzenia ruchu drugiego zarządcy infrastruktury.	Die Fdl fertigen die besonderen Befehle für den Grenzverkehr auch nach ihren Richtlinien aus, wenn der Anlass für die Befehlsausfertigung im Bereich der Betriebsführung des anderen EIU liegt.		* * * *
		Używanie specjalnych rozkazów dotyczące ruchu granicznego jest ograniczone do odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym.	Der Einsatz der besonderen Befehle für den Grenzverkehr ist auf die Grenzbetriebsstrecke beschränkt.		* *
		Maszyniści przyjmują rozkazy zgodnie z zasadami obowiązującymi u danego zarządcy infrastruktury.	Die Triebfahrzeugführer nehmen die Befehle nach den Regeln des betriebsführenden EIU entgegen.		* * *
		Nazwy posterunków nie mogą być skracane przy wypełnieniu druku.	Namen von Betriebsstellen dürfen beim Ausfüllen nicht abgekürzt werden.		*
10.		**Dwujęzyczne druki rozkazów DB InfraGO AG**	**Zweisprachige Befehlsvordrucke der DB InfraGO AG**		*
		Dyżurny ruchu DB InfraGO AG korzystają z dwujęzycznych druków rozkazów DB InfraGO AG.	Die Fdl der DB InfraGO AG verwenden die zweisprachigen Befehlsvordrucke der DB InfraGO AG.		*
	Zu 408.0411	Formularz dla rozkazów G 1-9 d/pl (przy DB InfraGO AG: 302.2000V01) jest drukowany po obu stronach.	Der Vordruck Befehle 1-9 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V01).		*
		Rozkazy G 1-9 znajdują się z przodu, a uzasadnienie dla rozkazów G 5 lub 6 z tyłu. Przyczyny 80 do 83 zostały dodane tylko dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym.	Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 1-9 d/pl. Auf der Rückseite befinden sich die Gründe zum Befehl 5 bzw. 6 d/pl. Zusätzlich wurden die Gründe 80 - 83 für den Grenzbetrieb aufgenommen.		* * *
	und zu 408.2411 Abschn. 2.8	Formularz dla rozkazów G 21-95 (przy DB InfraGO AG: 302.2000V02) jest drukowany po obu stronach.	Der Vordruck Befehl 21-95 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V02).		*
		Z przodu znajdują się rozkazy G 21-95 d/pl, a z tyłu Załącznik językowy do polecenia 95.95 d/pl.	Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 21-95 d/pl. Auf der Rückseite befindet sich das Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95 d/pl.		*
		Druki rozkazów 1-9 d/pl oraz rozkazów 21-95 d/pl mogą być wypełnione tylko z jednej strony.	Die Vordrucke Befehle 1-9 d/pl und Befehle 21-95 d/pl dürfen nur einseitig beschrieben werden.		*
		Używanie wolnego tekstu nie jest zalecane. W celu uzyskania dodatkowych poleceń należy używać rozkazy 21-95.	Die Verwendung von Freitexten ist nicht vorgesehen. Für zusätzliche Anweisungen werden die Befehle 21 – 95 d/pl genutzt.		*

		W rozkazie 95.95 uwzględniono dodatkowe dwujęzyczne sformułowania W1 - W14 dla ruchu granicznego. Jeśli wyjątkowo konieczne jest użycie wolnego tekstu, musi być zaznaczone w rozkazie 95 w poleceniu 95.95, a wolny tekst musi być wprowadzony w dwóch językach.	Im Auftrag 95.95 wurden zusätzlich zweisprachige Wortlaute W1 – W14 für den Grenzbetrieb aufgenommen. Muss ausnahmsweise ein Freitext verwendet werden, ist im Befehl 95 der Auftrag 95.95 anzukreuzen und der Freitext zweisprachig einzutragen.		* * * *
11.		**Rozkazy specjalne dotyczące ruchu granicznego PKP PLK S.A.** "Informacja nie była jeszcze dostępna w momencie rozpoczęcia procedury konsultacji"	**Der besonderen Befehle für den Grenzverkehr der PKP PLK S.A.** „Die Angaben lagen zum Beginn des Stellungnahmeverfahrens noch nicht vor“		* * *
12.	Do/zu 408. 0411 rozdz. 2 ust. 12 Do/zu 408.2411	**Przekazywanie rozkazów pisemnych** Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dwujęzyczne rozkazy pisemne d/pl mogą być dyktowane przez radiotelefon.	**Übermitteln von schriftlichen Befehlen** Auf der Grenzbetriebsstrecke dürfen zweisprachige Befehle d/pl an Züge über Zugfunk diktiert werden.	Do § 57 Zu § 57	*
		(...)	(...)		
14.	do 408.0431 rozdz. 2c) zu 408.0431 Abschnitt 2 c)	**Powiadomienie o danych rozkładu jazdy przez dyżurnego ruchu DB InfraGO AG** W DB InfraGO AG dyżurny ruchu może podawć dane o rozkładzie jazdy z dwujęzycznym rozkazem 95.95 wraz z załącznikiem językowym W 1.	**Bekanntgabe von Fahrplanangaben durch den Fdl der DB InfraGO AG** Fahrplanangaben bei DB InfraGO AG dürfen durch den Fdl mit dem zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben werden.	Do Ir-1 § 51 ust. 1 pkt 1, Ir-11 § 28 Zu Ir-1 § 51 Abs. 1 pkt 1 Ir-11 § 28	* * * * * *
15.	Do 408.2341roz-dział 2 Zu 408.2341 Abschn. 2	**Ograniczenie prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym** Przy doraźnych ograniczeniach prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należy powiadomić właściwą dyspozyturę. O ostrzeżeniach doraźnych należy informować drużyny pociągowe przy pomocy rozkazów pisemnych. Ograniczenia występujące po stronie niemieckiej podawane są w „La Bereich Ost”, natomiast Ograniczenia stałe występujące po stronie polskiej podawane są w WOS dla Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie. Ograniczenia prędkości na odcinku PKP PLK S.A. pomiędzy granica państwa a Stobno Szczecińskie mogą zostać ujęte w La- Ost - do czasu ujęcia ich w WOS.	**Geschwindigkeitseinschränkungen auf der Grenzbetriebsstrecke** Bei unvorhergesehenen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecken ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit einem Befehl zu unterrichten. Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf deutscher Seite der Grenzbetriebsstrecke auftreten, sind in die La Bereich Ost aufzunehmen, und Längerfristige Geschwindigkeits-einschränkungen, welche auf polnischer Seite auftreten sind in den WOS Zakład Linii Kolejowych Szczecin aufzunehmen. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. zwischen Staatsgrenze und Szczecin Gumieńce können - bis zur Aufnahme in den WOS- in die La aufgenommen werden.	Do § 59 zu § 59	
		(...)	(...)		

18.		**Powiadamianie pociągów przy prowadzeniu robót** Jeżeli na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. zostaną ustawione wskaźniki W 7, aby polecic maszynistom do podawania sygnałów „Baczność“ do ostrzegania pracowników, dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę o wystawienia wskaźników W 7. Dyżurny ruchu ESTW Angermünde udziela – po poleceniu przez dyżurnego ruchu stacji Szczecin Gumieńce – dwujęzycznego rozkazu 95.95 z załącznikiem językowym W 10.	**Unterrichtung der Züge bei der Ausführung von Arbeiten** Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. Signale W 7 aufgestellt wurden, um den Triebfahrzeugführer zu beauftragen, Achtungssignale zu geben, um Arbeitende zu warnen, müssen die Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl über die Aufstellung des Signals W 7 unterrichtet werden. Der Fdl ESTW Angermünde erteilt nach Beauftragung durch den Fdl Szczecin Gumieńce den zweisprachigen Auftrag 95.95 und Wortlautbeiblatt Nr. W 10.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 1 lit. c i do Ie- 1 (E 1) § 16 pkt 6c Zu Ir-1 § 57 Abs. 3 pkt 1Buchst. c und zu Ie-1 (E1) § 16 pkt 6c	* * * * * * * * *
		(...)	(...)		
20.	Do 408.0435 rozdz. 2 Zu 408.0435 Abschn. 2	**Przesyłki wyjątkowo ciężkie** Kiedy w telegramie zarządzającym jest podane, że przesyłka wyjątkowo ciężka poruszać się będzie z prędkością mniejszą niż podana w rozkładzie jazdy prędkość dopuszczalna składu pociągu, dyżurny ruchu DB InfraGO AG musi maszyniście wydać dwujęzyczny rozkaz 5 przyczyna 40.	**Schwerwagen** Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, müssen die Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG dem Triebfahrzeugführer einen zweisprachigen Befehl 5 Grund Nr. 40 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	* * *
		(...)	(...)		
21.	Do 408.2441 Zu 408.2441	**Szczególne uregulowania przy popychaniu** Popychanie pociągów przekraczających granicy jest zabronione.	**Besondere Regeln für das Nachschieben** Grenzüberschreitende Züge dürfen nicht nachgeschoben werden.	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	**Pociągi pchane** Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.	**Geschobene Züge** Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf den Grenzbetriebsstrecken außer Mess-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	Do Ir-1 § 67 ust. 1a Zu Ir-1 § 67 Abs. 1	
		(...)	(...)		
26.	Do 408.0411 rozdz. 5 408.2411 rozdz. 5 Zu 408.0411 Abschn 5 408.2411 Abschn 5	**Cofnięcie polecenia odjazdu lub przejazdu** 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 rozkaz 4.	**Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages** 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 4 zu erteilen.	Do Ir-1 § 47 Zu Ir-1 § 47	* *
		(...)	(...)		

39.	Do 408.0481 rozdz. 10 oraz do 408.2481 rozdz. 7 Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481 Abschn. 7	**Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym** 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.	**Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten** Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt - für gezogene Sperrfahrten 50 km/h, - für geschobene Sperrfahrten 30 km/h, jedoch bei Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung 20 km/h, - die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt richtet sich nach der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs.	Do Ir-1 § 55 ust. 10 Zu Ir-1 § 55 Abs. 10
40.	Do 408.0481 Zu 408.0481	**Jazda powrotna lub kontynuacja jazdy po torze zamkniętym** Jeśli podczas jazdy po torze zamkniętym pociąg jest zatrzymany na wolnym szlaku, wówczas maszynista musi, możliwie jak najszybciej, porozumieć się z dyżurnym ruchu, który wyprawił 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.	**Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt** 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
41.	Do 408.0481 Zu 408.0481	**Zakończenie jazdy po torze zamkniętym** Jeżeli jazda po torze zamkniętym kończy się na stacji, wówczas maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd pociągu w pełnym składzie.	**Sperrfahrt beenden** 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
		(...)	(...)	
43.	Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	**Pominięcie sygnału „Stój" bez zezwolenia** Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego 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 (świetlnej) – która pokazuje sygnał Ra 12; f) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy tarczy	**Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen** Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den 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-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; d) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt; e) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt; f) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt;	Do Ir-1 § 64 ust. 12 i ust. 14 Ir-1a § 7 ust. 6 Zu Ir-1 § 64, Abs. 12 und Abs. 14 Ir-1a § 7 Abs. 6

		zaporowej (świetlnej) – która pokazuje światło unieważniające; g) niedopuszczalne przejechanie obok miejsca z „Stój" z systemu ETCS; h) zmian do trybu „TR" w systemie ETCS; i) zmian do trybu „TR" w systemie ETCS wraz z komunikatem „wyposażenie szlakowe nie kompatybilne"; 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. Dyżurni ruchu DB InfragO AG używają do tego dwujęzyczny rozkaz 2 i wskazują w poleceniu x.95 na załącznik językowy W 14.	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) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; k) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt. Die Weiterfahrt darf nur nach Erteilung eines Befehls erfolgen. Die Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG erteilen dafür den zweisprachigen Befehl 2, und verweisen im Feld x.95 auf das Wortlautbeiblatt W 14.	* *
44.	Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	**Pominięcie sygnału „Stój" bez zezwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A.** 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".	**Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Halt Signal** Ist der Triebfahrzeugführer auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. unzulässig an einem Halt zeigenden Signal und über das Grenzzeichen der folgenden Weiche hinausgefahren, muss er sofort das „Alarmsignal" geben.	Do Ir-1 § 64 ust. 13 Zu Ir-1 § 64* Abs. 13*
		(...)	(...)	
47.	Do 301.1101 odc. 2 Zu 301.1101 Abschn 2	**Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych - Oznaczenie czoła pociągu** 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/Zg 1.	**Signale an Zügen - Spitzensignal** 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/Zg 1.	Do Ie-1 § 14 ust (1), punkt 2) Zu Ie-1 § 14 Abs (1), Punkt 2)
48.	Do 408.0551 rozdz. 1 Do 408.2691 rozdz. 6 Zu 408.0551 Abschn. 1 zu 408.2691 Abschn. 6	**Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu** Jeżeli stwierdzono nieprawidłowy sygnał czoła pociągu, należy zgłosić to dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do granicy państwa. Dyżurny ruchu zatrzymuje tam pociąg. Po zatrzymaniu pociągu, należy postępować według przepisów KPI.	**Spitzensignal nicht in Ordnung** Wenn festgestellt wird, dass das Spitzensignal nicht in Ordnung ist, ist dies dem Fahrdienstleiter der der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestelle zu melden. Der Fahrdienstleiter muss den Zug dort anhalten. Nach dem Anhalten des Zuges ist nach den Regeln des jeweiligen EIU zu verfahren.	Do Ir-1 § 77 ust. 1 Zu Ir-1 § 77 Abs. 1
		(...)	(...)	

50.	Do 408.0561 oraz 408.2561 rozdz. 2 ust. 2 Zu 408.0561 und 408.2561 Abschn. 2 Abs. 2	**Zmniejszone tarcie między kołami, a szyną** Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kolami a szyną, to musi on powiadomić kolejne pociągi jadące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym. (...) 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.	**Verminderter Reibwert** Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen. (...) 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.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k
51.	Do 408.0571 rozdz. 5 do 7 oraz 408.2571 rozdz. 5 do 7 Zu 408.0571 Abschn. 5 bis 7 und zu 408.2571 Abschn. 5 bis 7	**Unieruchomiony pociąg na szlaku** (...) Jeśli maszynista pojazdu dwutrakcyjnego może kontynuować jazdę unieruchomionego pociągu, to po zmianie rodzaju trakcji, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu. (...)	**Liegengebliebener Zug auf der freien Strecke** (...) Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegengebliebenen Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren. (...)	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) i § 64 ust. 17, Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k und § 64 Abs. 17.
52.	Do 408.0571 i 408.2571 zu 408.0571 und 408.2571	**Nieplanowe zatrzymanie pociągu na na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym (np. uszkodzenie pojazdu trakcyjnego)** (1) Jeżeli na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dojdzie do nieplanowego zatrzymania pociągu n.p. z powodu uszkodzonego pojazdu trakcyjnego, maszynista musi zawiadomić niezwłocznie dyżurnego ruchu i zażądać potrzebnej pomocy. (2) O nieplanowym zatrzymaniu pociągu dyżurni ruchu informują się wzajemnie. (3) Jeżeli zatrzymany pociąg może jechać dalej, maszynista jest zobowiązany zawiadomić dyżurnego ruchu tego posterunku, którego poinformował o zatrzymaniu. Maszynista może jechać dalej tylko za zgodą dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do szlaku, na którym pociąg się znajduje. (4)W przypadku, gdy nie można zawiadomić dyżurnego ruchu o możliwości kontynuowania jazdy po nieplanowanym zatrzymaniu na szlaku, maszynista może	**Halt aus unvorhergesehenem Anlass (z.B. Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke)** (1) Wenn auf der Grenzbetriebsstrecke ein Zug aus unvorhergesehenem Anlass, z.B. wegen eines schadhaften Fahrzeuges, hält, hat der Triebfahrzeugführer unverzüglich den Fahrdienstleiter zu verständigen und Hilfe anzufordern. (2) Über das unvorhergesehene Halten auf der Strecke informieren sich die Fdl gegenseitig. (3) Wenn ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren kann, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter, dem er das Halten mitgeteilt hat, von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen. Der Triebfahrzeugführer darf nur weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt hat. (4) Kann die Verständigung nicht herbeigeführt werden, muss der Triebfahrzeugführer bis zur Stelle, wo die	Do § 64, ust 17 zu § 64 (17)

		prowadzić pociąg na zasadach „jazdy na widoczność" do miejsca, gdzie można nawiązać łączność z dyżurnym ruchu. (5) W przypadku uszkodzenia pojazdu trakcyjnego, który nie jest zdolny do dalszej jazdy, dyżurny ruchu informuje właściwego dyspozytora o konieczności zadysponowania pojazdu trakcyjnego w celu zwolnienia szlaku granicznego. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie wraz z Betriebszentrale Berlin wspólnie ustalają, z której stacji oraz w którym kierunku należy wysłać pojazd zastępczy w celu zwolnienia szlaku granicznego.	Verständigung herbeigeführt werden kann, auf Sicht fahren. (5) Ist das schadhafte Triebfahrzeug nicht fahrtüchtig, informiert der Fdl die zuständige Betriebsleitung über die Notwendigkeit der Stellung eines Ersatztriebfahrzeuges. Die Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym in Szczecin entscheidet gemeinsam mit der Betriebsleitung Berlin, von welcher Seite ein Ersatztriebfahrzeug an den schadhaften Zug zu senden ist, und in welcher Richtung die Grenzbetriebstrecke zu räumen ist.		
53.	Do /zu 408.2351	**Zabezpieczanie pojazdów na szlaku** Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na szlaku odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym podane są w rozdziale 5.1.2	**Sichern der Fahrzeuge auf der Strecke** Für das Sichern der auf der Strecke verbliebenen Fahrzeuge sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Streckenneigungen sind im Abschnitt 5.1.2 angegeben.	Do/zu Ir-1 § 69 (3), (8) § 70	
54.	Do 4 08.0572 rozdz. 4-6 Zu 408.0572 Abschn 4-6 Do 408.2572 rozdz. 2 zu 408.2572 Abschn. 2	**Pozwolenie, prędkość i warunki szczególne przy cofaniu pociągu** Dyżurny ruchu wydaje zgodę na cofanie pociągu ze szlaku rozkazem, Dyżurny ruchu DB InfraGO AG rozkazem 95.95 i załącznikiem językowym W3. 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 InfraGO AG to należy wydać dodatkowo rozkaz 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.	**Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen**: Die Zustimmung zum Zurücksetzen von der freien Strecke erteilt der Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG mit Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt W 3. Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten. Werden beim Zurücksetzen Bahnübergänge auf den Streckenabschnitten mit der Betriebsführung der DB InfraGO AG befahren, müssen Sie zusätzlich Befehl 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	* * * * *
55.	Do 408.2581 rozdz. 3 Zu 408.2581 Abschn. 3 Do 408.0581 rozdz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3	**Żądanie zatrzymania pociągu przy grożącym niebezpieczeństwie** Przy grożącym niebezpieczeństwie, któremu można zapobiec lub zmniejszyć jego skutki poprzez zatrzymanie pociągów, należy nadać sygnał alarmowy do zatrzymania wg postanowień zarządcy infrastruktury, którego infrastruktura jest eksploatowana. (...)	**Nothaltauftrag geben bei drohender Gefahr** Bei drohender Gefahr, die durch Anhalten von Zügen abgewendet oder gemindert werden kann, ist der Nothaltauftrag nach den Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers zu geben, dessen Infrastruktur befahren wird. (...)	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69; Zu Ir-1 § 65 Abs. und § 69.	

56.	Do 408.0581 rozdz. 3 oraz 408.2581 rozdz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3 und zu 408.2581 Abschn. 3	**Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC** 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 InfraGO AG maszynista musi natychmiast zmniejszyć prędkość pociągu do prędkości odpowiedniej dla jazdy na widoczność, oraz jeśli nie następuje „polecenie zatrzymania alarmowego" , maszynista może jechać dalej na zasadach „jazdy na widoczności" do najbliższego posterunku ruchu nawet, jeżeli posterunek ten leży na obszarze prowadzenia ruchu sąsiedniego zarządcy infrastruktury, chyba że otrzymał od dyżurnego ruchu inne polecenie.	**Notruf / Alarmsignal** 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 InfraGO 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 Ie-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 Ie-1 § 15 Abs. 1 pkt. 1 Buchst. d und pkt 2 Buchst. e und f	*
57.	Do 408.0581 rozdz. 4 oraz 408.2581 rozdz. 4 Zu 408.0581 Abschn. 4 und zu 408.2581 Abschn. 4	**Dalsze postępowanie po poleceniu zatrzymania w trybie alarmowym** 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.	**Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages** 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	
		(...)	(...)		
69.	Do 408.48 Zu 408.48	**Postanowienia dotyczące jazd manewrowych na stacjach zmiany systemu** (1) Na stacjach zmiany systemu DB InfraGO AG obowiązują reguły ujęty w instrukcji 408.48. (2) Na stacji zmiany systemu PKP PLK S.A. obowiązują postanowienia instrukcji Ir-1 oraz instrukcji Ir-9.	**Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten auf den Systemwechselbahnhöfen** (1) Auf den Systemwechselbahnhöfen der DB InfraGO AG gelten die Regeln der Ril 408.48. (2) Auf den Systemwechselbahnhöfen der PKP PLK S.A. gelten die Regeln der Fahrdienstvorschrift Ir-1 und der Rangiervorschrift Ir-9.	Do Ir-1 oraz Ir-9 Zu Ir-1 sowie Ir-9	*
70.	Do 408.4831 rozdz. 2 Zu 408.4831 Abschn. 2	**Zabezpieczanie pojazdów przed zbiegnięciem (na stacjach)** Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na stacjach odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu stacji podane są w ust. 5.2.	**Festlegen von Fahrzeugen im Bahnhof** Für das Sichern der Fahrzeuge in den Bahnhöfen sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Neigungen der Bahnhöfe sind im Abschnitt 5.2 angegeben.	Do Ir-1 § 63 ust. 28 i Ir 9 §14 Zu Ir-1 § 63 Abs. 28 und Ir 9 §14	
		(...)	(...)		
72.	Do 408.4841 rozdz. 4 Zu 408.4841 Abschn. 4	**Zgłoszenie zwolnienia toru szlakowego po zakończeniu manewrów** Maszynista (kierownik manewrów) musi zgłosić właściwemu dyżurnemu ruchu (nastawniczemu) ukończenie manewrów i powrót składu manewrowego w całości zgodnie z przepisami KPI prowadzącego ruch.	**Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden** Der Triebfahrzeugführer oder der Rangierbegleiter teilt dem zuständigen Weichenwärter (bei PKP PLK S.A auch Fahrdienstleiter) das Beenden des Rangierens und die vollständige Rückkehr der Rangierfahrt nach dem Regelwerk des betriebsführende EIU mit.	Do Ir- 1 § 12 ust. 2 l 4, Ir-9 § 15 ust. 2 Zu Ir- 1 § 12 Abs. 2 und 4 Ir-9 § 15 Abs. 2	

7.2. Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania

7.2.1.Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów

7.2.1.1 Przełączenie urządzeń SHP na PZB na stacji Szczecin Gumieńce w kierunku Niemiec

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

7.2.1.2. Przełączenie urządzeń PZB na SHP na stacji Szczecin Gumieńce w kierunku Polski

Punktem przełączenia urządzeń jest stacja Szczecin Gumieńce. Do przełączenia systemu PZB na SHP wymagane jest zatrzymanie pojazdu na stacji Szczecin Gumieńce. Postój w celu przełączenia urządzeń PZB na SHP należy zamówić we wniosku na RJ.

7.2.1.3. Wykonanie przełączenia za pomocą urządzeń technicznych infrastruktury

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Szczecin Gumieńce – Tantow nie jest wyposażony w żadne urządzenia techniczne umożliwiające dynamiczne przełączenie urządzeń oddziaływania.

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

7.2.1.4. Wykonanie manualnego przełączenia podczas jazdy

Dla pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia pozwalające dokonać manualnego przełączenia podczas jazdy z /do Niemiec przełączenie systemów z PZB na SHP dokonuje się na granicy państw.

7.2.2. Przełączanie radiołączności pociągowej

Przełączenia urządzeń na niemiecką łączność pociągową GSM-R należy dokonać przy wskaźniku „GSM-R – D“ ustawionym w km 119,5.

Dla jazdy pociągu z Tantow do Polski punkt przełączenia na polską sieć analogową (kanał R 6) znajduje się przy wskaźniku W28 usytuowanym w km 10,069.

Po przełączeniu na sieć analogową maszynista ma obowiązek nawiązać łączność z dyżurnym ruchu stacji Szczecin Gumieńce celem sprawdzenia łączności.

(...)

7.2. Betriebliche Vorgaben zur Transition

7.2.1. Transition der Zugsicherungssysteme

7.2.1.1. Transition der SHP zu PZB im Bahnhof Szczecin Gumieńce in Richtung Deutschland *

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

7.2.1.2. Transition von PZB nach SHP auf dem Bahnhof Szczecin Gumieńce in Richtung Polen

Umschaltpunkt für die Zugbeeinflussungsanlagen von PZB auf SHP ist der Bahnhof Szczecin Gumieńce. Dazu wird im Bahnhof Szczecin Gumieńce ein Halt zur Transition eingelegt, der vom EVU zu bestellen ist.

7.2.1.3. Durchführung von durch die Infrastruktur technisch gestützten Transitionsverfahren

Auf der Grenzbetriebsstrecke Tantow – Szczecin Gumieńce sind durch die Infrastruktur technisch gestützte Komponenten für die fahrende/dynamische Transition nicht vorhanden.
Soweit ein technisches Transitionsverfahren zum Einsatz vorgesehen ist, bedarf dies jeweils einer besonderen Definition und Vereinbarung zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. *

7.2.1.4. Durchführung einer manuellen Transition während der Fahrt

Für Triebfahrzeuge aus bzw. in Richtung Deutschland, bei denen die Transition während der Fahrt manuell ausgeführt werden kann, ist die Umschaltung von PZB auf SHP-System bzw. umgekehrt in der Gegenrichtung, in Höhe der der Staatsgrenze vorzunehmen.

7.2.2. Transition der Zugfunksysteme

Die Umschaltung in das deutsche GSM-R-Netz ist an der GSM-R Funknetztafel – aufgestellt in km 119,5 vorzunehmen.

Der einzuschaltende Zugfunkkanal R 6 bei Fahrt in Richtung Polen wird durch das sonstige Signal W 28 in km 10,069 angegeben.

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

(…)

8.6. Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym pomiędzy stacjami, Szczecin Gumieńce – Tantow nie jest wyposażony w urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej.
Natomiast na odcinku Szczecin Gumieńce – Szczecin Główny tor szlakowy jest wyposażony w urządzenia sieci trakcyjnej.

8.6. Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion

Die Grenzbetriebsstrecke ist zwischen den Bahnhöfen Tantow - Szczecin Gumieńce nicht mit Oberleitungsanlagen ausgerüstet.
Der Streckenabschnitt Szczecin Gumieńce – Szczecin Główny ist mit Oberleitung überspannt.

9. Postanowienia końcowe

9.1. Postanowienia ogólne

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

DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Neustrelitz i PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie otrzymują po jednym egzemplarzu Miejscowego Porozumienia Granicznego w języku polskim i niemieckim.
(...)

9.3. Nadanie mocy prawnej

„Miejscowe porozumienie graniczne między DB InfraGO AG Region Ost, Betrieb Netz Neustrelitz i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Szczecin Główny - Tantow“ wchodzi w życie dnia 14.12.2025 r.
Jednocześnie w tym dniu traci moc prawną „Uregulowania w zakresie prowadzenia ruchu przez granicę państwową Część B - Miejscowe Porozumienie Graniczne między DB Netz AG Regionalbereich Ost Produktionsdurchfűhrung Neustrelitz i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Szczecin Główny - Tantow“ z dnia 14 grudnia 2014 r., a treść Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008 r. nie stosuje się na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym regulowanym niniejszym MPG.

Szczecin .....2025 r.

za/für die
PKP PLK S.A.

9. Schlussbestimmungen

9.1. allgemeine Regelungen

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

Die DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Neustrelitz und die PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych Szczecin erhalten je eine Ausfertigung der Vereinbarung in deutscher und in polnischer Sprache. *

(...)

9.3. Inkraftsetzung *

Die „Örtliche Grenzvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Neustrelitz und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych in Szczecin für die Grenzbetriebsstrecke Tantow – Szczecin Główny“ tritt am 14.12.2025 in Kraft. *

Mit diesem Tage endet die Gültigkeit der „Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS) Teil: B Örtliche Grenzvereinbarung zwischen der DB Netz AG Regionalbereich Ost Produktionsdurchführung Neustrelitz und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) Zakład Linii Kolejowych in Szczecinie für die Grenzbetriebsstrecke Tantow - Szczecin Główny“ vom 14.12.2014 und die Regeln der allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖGV aufgeführten Grenzbetriebsstrecke nicht angewendet. * * *

Neustrelitz,..... 2025

za/für die
DB InfraGO AG

10. Załączniki

10.1. Wzory druków i określenia uzupełniające

Dwujęzyczny rozkaz 1-9, dwujęzyczny krajowy rozkaz 21-95 i załącznik językowy do rozkazu 95.95

- dwujęzyczne pisemne rozkazy 1-9 pl/d [Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V01)] publikowany na stronie internetowej DB InfraGO INB w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

www.dbinfrago.com/bt-rw

- dwujęzyczne krajowe rozkazy 21-95 pl/d i załącznik językowy do rozkazu 95.95 [Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V02)] publikowany na stronie internetowej DB InfraGO w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

www.dbinfrago.com/bt-rw

10. Anhänge

10.1. Vordrucke und ergänzende Bestimmungen

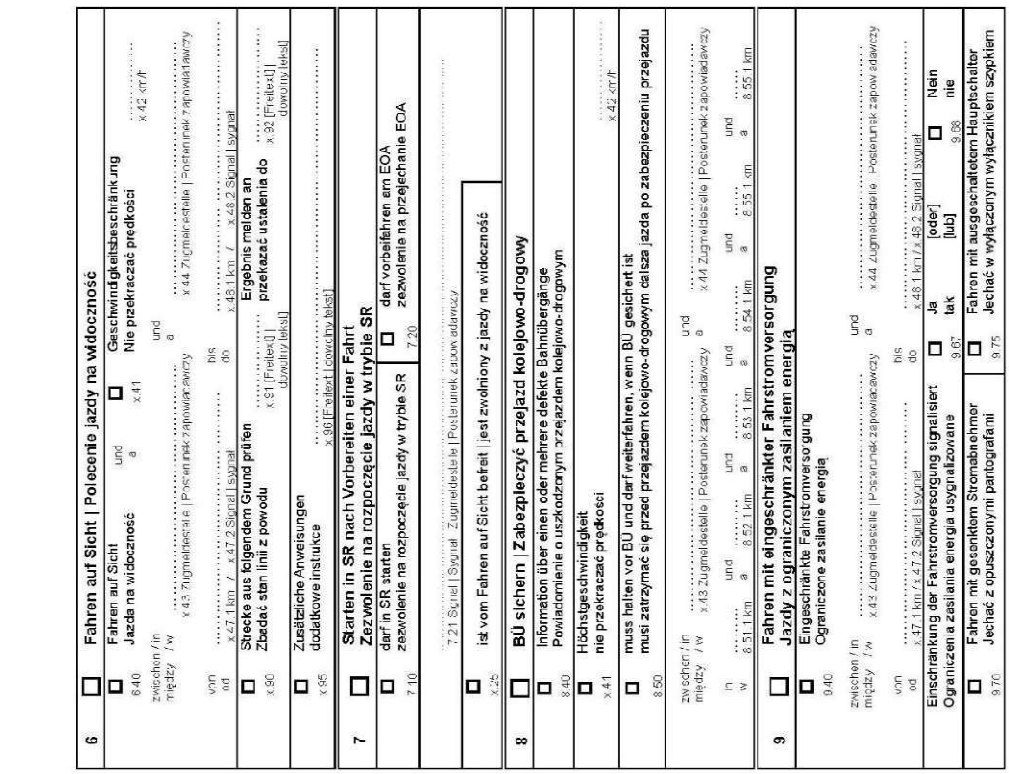
Zweisprachiger Befehl 1-9, Zweisprachiger nationaler Befehl 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 *

- zweisprachige schriftliche Befehle 1-9 d/pl [Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V01)] veröffentlicht in den INB bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter *

- zweisprachige nationale Befehle 21-95 d/pl und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 [Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V02)] veröffentlicht in den INB bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter *

10.1.1. Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d (strona przednia)

10.1.1. Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl (Vorderseite)



Wydanie zawierające OPG+MPG, Gemeinsame Ausgabe AGV+ÖGV Tantow-Szczecin;
Gültig ab: 14.12.2025

Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d (strona tylna = przyczyny dla rozkazu 5 i 6)

Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl (Rückseite = Gründe für Bef. 5 und 6)

Gründe zum Befehl 5 und 6
Przyczyny do rozkazu nr 5 i 6

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
10	Gleis kann besetzt sein Tor może być zajęty	auf Sicht na widoczność
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis Ludzi na torze / dzieci w pobliżu toru	auf Sicht na widoczność
12	Fahrzeuge im Gleis Pojazdy na torze.	auf Sicht na widoczność
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Po torze zamkniętym znajduje się kilka pociągów	auf Sicht na widoczność
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der DB InfraGO AG Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze DB InfraGO AG	30 km/h
15	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 kozłem oporowym	20 km/h
16	Kein Durchrutschweg Brak drogi ochronnej za semaforem	30 km/h
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit Jazda w okresie nieczynnego posteruniku ruchu.	50 km/h
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren Pociąg pasażerski musi wyjątkowo przejeżdżać przez tory towarowe	40 km/h
19	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert Przejazd kol.-drog. niedostatecznie zabezpieczone	20 km/h
20	Spurrillen nicht von Eis und Schnee befreit Rowki szyn nieoczyszczone ze śniegu i lodu	30 km/h
21	Reisendenübergang nicht gesichert Przejścia dla podróżnych niezabezpieczone	5 km/h
22	Bauarbeiten Roboty	)*
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis Miejsce nieprzejezdne na zamkniętym torze	auf Sicht na widoczność
24	Zustand nach Bauarbeiten Stan po robotach	)*
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt Niezawiadomienia kierownika robót	auf Sicht na widoczność
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La oder WOS Niższa prędkość w stosunku do WOS lub La	)*
27	Beschäftigte im gesperrten Gleis Pracownicy na zamkniętym torze	20 km/h und auf Sicht 20 km/h i na widoczność
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau Podejrzenie uszkodzenia nawierzchni	25 km/h und auf Sicht 25 km/h i na widoczność
29	Mängel am Oberbau Zły stan nawierzchni	)*
30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) Podejrzenie uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) Podejrzenie uszkodzeń na skutek złych warunków atmosferycznych (usuwisko, wywroty itp.)	auf Sicht na widoczność
32		
33	PZB-Streckeneinrichtungen gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung) Torowe urządzenie PZB uszkodzone (nie ma zastosowania przy pociągach prowadzone na wskazań kabinowych)	50 km/h
34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od zwrotnic	50 km/h

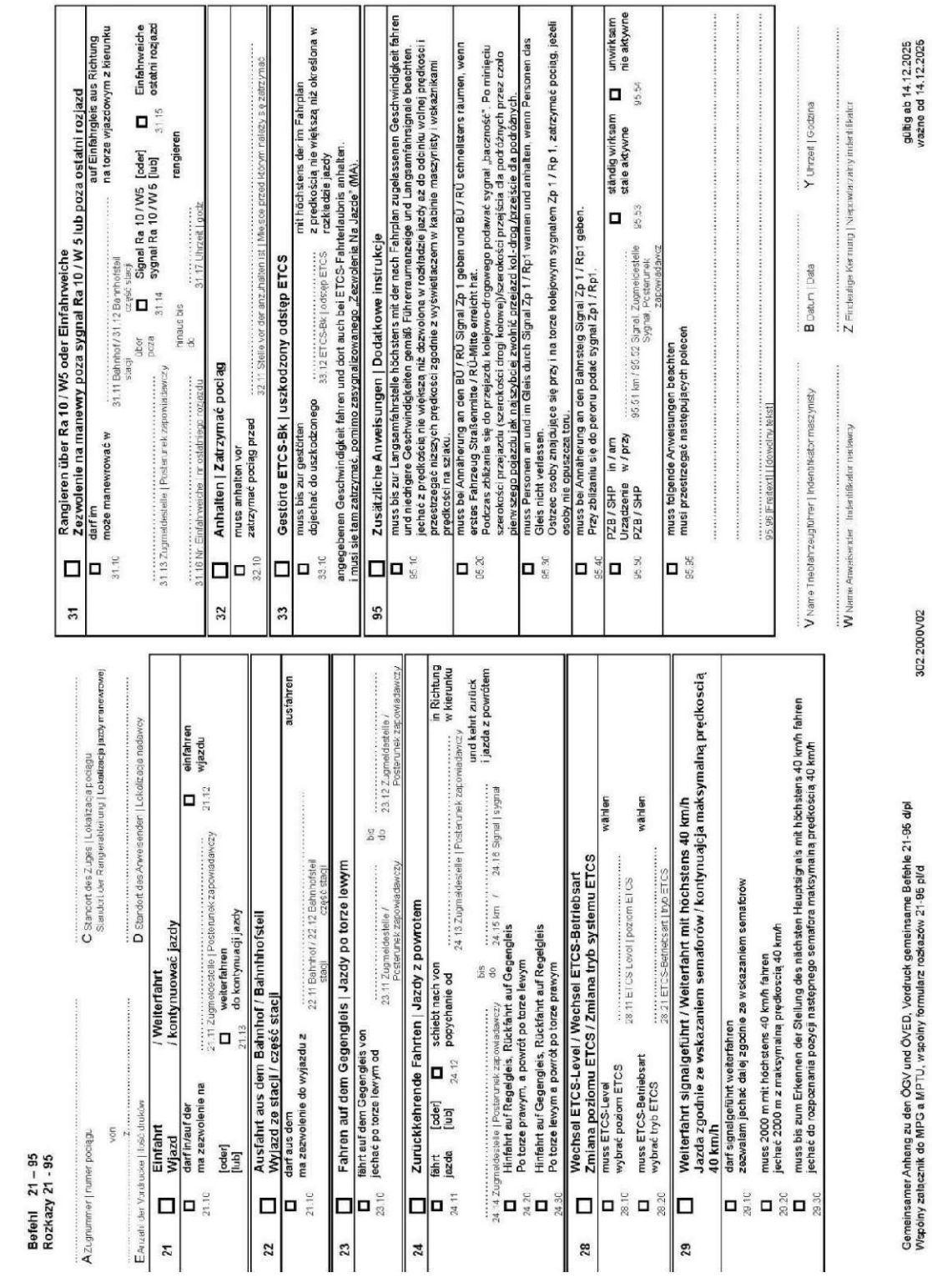
Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
35	Weiche mit HV 73 ohne Spervorrichtung gesichert Zwrotnica zabezpieczona zamkiem HV 73 bez blokady	5 km/h
36		
37	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Ostrzeżenie podróżnych na peronie jest niemożliwe	)*
38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Brak informacji o zmianie peronu	auf Sicht na widoczność
39	Engstelle für LÜ-Sendungen Miejsce zwężone dla przesyłek z przekroczona skrajnia	10 km/h
40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen Ograniczona nośność budowli inżynierskich dla przesyłek nadzwyczajnych	)*
41	Spitzensignal unvollständig Sygnały czoła pociągu są niekompletny	40 km/h
42	Windwarnung Ostrzeżenie przed silnymi wiatrami	80 km/h
43	Schwungfahrabschnitt Jazda pociągu odbywa się z opuszczonym pantografem lub bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci trakcyjnej.	140 km/h
	Besonderheiten auf Grenzbetriebsstrecken **Przypadki szczególne na odcinku eksploatowania w ruchu granicznym**	
80	angeordnete Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nakaz zmniejszenia dopuszczalnej maksymalnej prędkości	)*
81	fehlende Bremshundertstel Brak wymaganego procentu masy hamującej	)*
82	Bauart der Fahrzeuge Typ pojazdów	)*
83	fährt ab dem Hauptsignal im anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Hauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt Zmniejszona prędkość w okręgu zwrotnicowym za semaforem, jeżeli semafor zezwala na jazdę z ograniczoną prędkością	)*
84	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der PKP PLK S.A. Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze PKP PLK S.A.	20 km/h)*
	)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben	
	)* = Różne wskazania dotyczące prędkości	
	Übersetzungshilfe: **Tłumaczenie:**	
	Signal, Hauptsignal: Sygnał, Semafor	
	Weiche: rojazd	
	Gleis: tor	
	Regelgleis: po torze prawym	
	Gegengleis: po torze lewy	

302.2000V01

gültig ab 14.12.2025
ważne od 14.12.2025

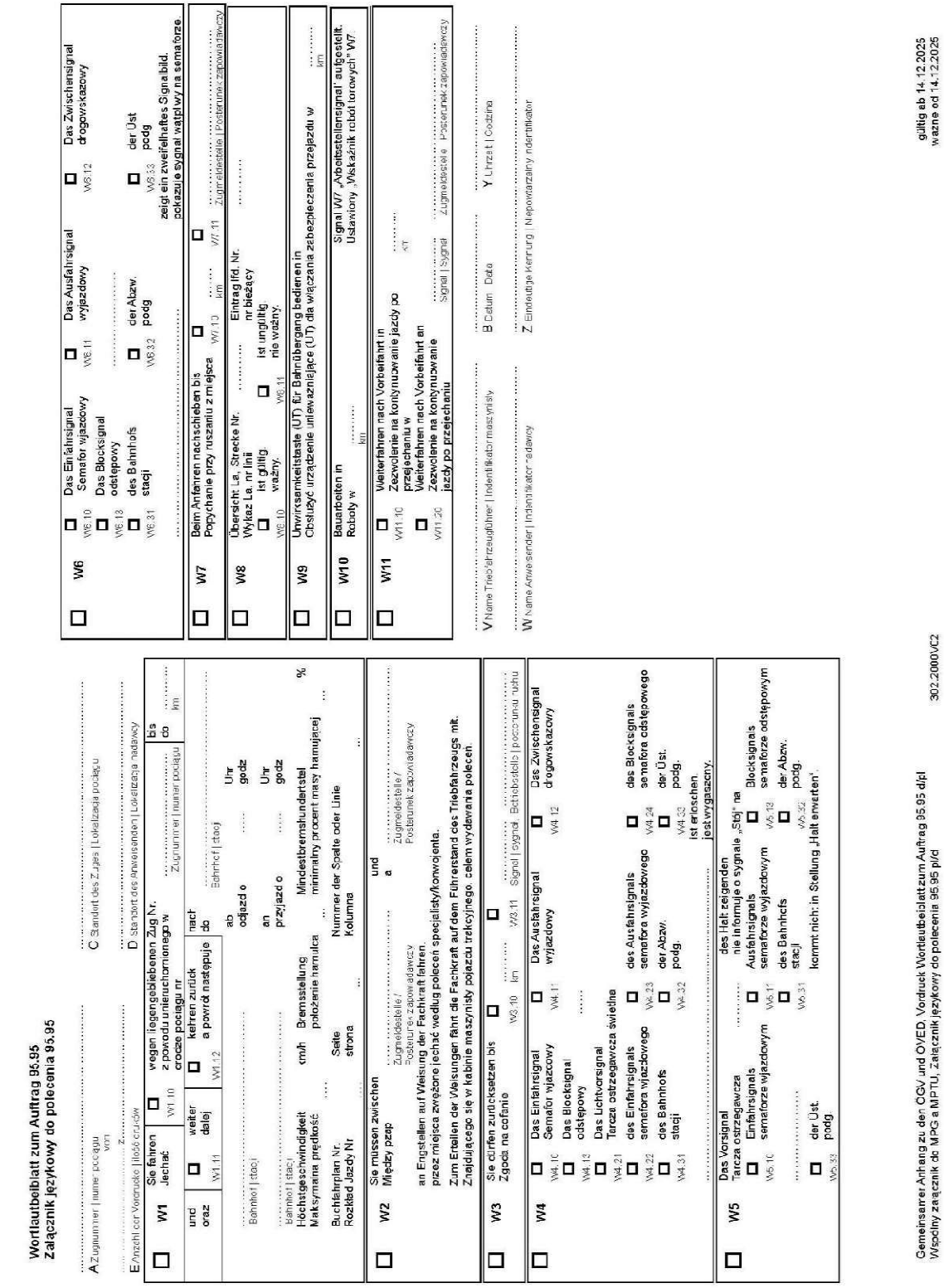
10.1.2. Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d (strona przednia)

10.1.2. Zweisprachige nationale Befehle 21 – 95 d/pl (Vorderseite)



10.1.3. Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d (strona tylna)

10.1.3. Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 d/pl (Rückseite)



(...)

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Örtliche Grenzvereinbarung haben:

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

und

PKP Polskie Linie Kolejowe SA
Zakład Linii Kolejowych
Zielonej Górze
ul. Traugutta 10
65-025 Zielona Góra

2 Örtliche Grenzvereinbarung; Auszug für EVU

siehe folgende Seiten

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

DB InfraGO

Ril 302.2203Z01

Miejscowe porozumienie graniczne

zawarte między
DB InfraGO AG
Region Ost
Betrieb Netz Cottbus
oraz
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
(PKP PLK S.A)
Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze
(zwanymi dalej stronami)
dla odcinka
eksploatowanego w ruchu granicznym
Kostrzyn – Küstrin-Kietz

Örtliche Grenzvereinbarung

zwischen der
DB InfraGO AG
Region Ost
Betrieb Netz Cottbus
und der
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
(PKP PLK S.A.)
Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze
(nachfolgend auch Vertragspartner genannt)
für die
Grenzbetriebsstrecke
Küstrin-Kietz - Kostrzyn

Wyciąg dla przewoźników

Obowiązuje od 10.12.2023

Auszug für EVU

Gültig ab 10.12.2023

Aktualizacja nr 3

Obowiązuje od 14.06.2026

Aktualisierung Nr. 3 *

Gültig ab 14.06.2026 *

Fachautor: V.IWB 34; Marvin Christ; +49 1523 7561562
Örtlich zuständige Geschäftsführung: V.IW-O-N-CS; Kai-Uwe Schiemenz; Tel.: +49 160 9745 4775

Strony porozumienia		Vertragspartner
Jednostka prowadząca	**dla PKP PLK S.A. Geschäftsführende Stelle**	**für die PKP PLK S.A.**
	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Ul. Traugutta 10 65-025 Zielona Góra	
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych	Sławomir Brożyński	Stellv. Direktor Betrieb
E-Mail	slawomir.brozynski@plk-sa.pl	E-Mail
Telefon	+48 68 41 92 480	Telefon
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Ul. Traugutta 10 65-025 Zielona Góra**	**Für die Infrastruktur zuständige Stelle**
Naczelnik Działu Eksploatacji i Infrastruktury Pasażerskiej	Andrzej Pawelski	Leiter des Bereichs
E-Mail	andrzej.pawelski@plk-sa.pl	E-Mail
Telefon	+48 68 41 92 378	Telefon
pracownik odpowiedzialny za MPG	**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Ul. Traugutta 10 65-025 Zielona Góra**	**zuständige Stelle für die ÖGV**
	Anna Gąsiorek	
E-Mail	anna.gasiorek@plk-sa.pl	E-Mail
Telefon	+48 68 41 92 235	Telefon

Jednostka prowadząca	**dla DB InfraGO AG Geschäftsführende Stelle**	**für die DB InfraGO AG**
	DB InfraGO AG Region Ost Betrieb Netz Cottbus I.IB-O-N-CS Vetschauer Straße 65 03048 Cottbus	
Kierownik działu	Susanne Lewandowsky	Leiterin des Bereichs
E-Mail	Susanne.Lewandowsky@deutschebahn.com	E-Mail
Telefon	+49-355-44-2378	Telefon
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	**DB InfraGO AG Region Ost Betrieb Netz Cottbus I.IB-O-N-CS- B04 Briesener Str. 6 15230 Frankfurt (Oder)**	**Für die Infrastruktur zuständige Stelle**
Kierownik działu	Ramona Hermann	Leiterin Betriebsbezirk
E-Mail	Ramona.Hermann@deutschebahn.com	E-Mail
Telefon	+49 152 3755 4333	Telefon
Miejsce opracowania	**DB InfraGO AG Region Ost Betrieb Netz Cottbus I.IB-O-N-CS Vetschauer Straße 65 03048 Cottbus**	**örtlich zuständige Geschäftsführung**
Autor	Kai-Uwe Schiemenz	
E-Mail	Kai-Uwe.Schiemenz@deutschebahn.com	E-Mail
Telefon	+49 160 9745 4775	Telefon

Do użytku na stanowisku pracy

(...)

MPG Kostrzyn – Küstrin-Kietz należy udostępnić w niezbędnym zakresie:
- pracownikom KPI wykonującym zadania w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego,
- pracownikom KPI sporządzającym regulamin techniczny, rozkłady jazdy, regulaminy tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót,
- pracownikom uczestniczącym w planowaniu, realizacji lub nadzorze ruchu kolejowego i utrzymania,
- instruktorom ruchu kolejowego.

Anwender

(...)

Die ÖGV Küstrin-Kietz - Kostrzyn ist:

- Mitarbeitern der EIU, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne oder Betra aufstellen;

- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und in der Instandhaltung und
- den Lehrkräften für den Bahnbetrieb zugänglich zu machen.

	Spis treści	**Inhaltsverzeichnis**	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	10
	(...)	(...)	
2.4.3	Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej	Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern	10
2.4.4	Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi	Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen	10
3.	Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów	Infrastrukturdaten, Fahrpläne	10
	(...)	(...)	
3.2	Rozkład jazdy	Fahrpläne	10
	(...)	(...)	
3.2.2.	Sieciowy (roczny) rozkład jazdy pociągów	Netzfahrplan	10
3.2.3.	Indywidualny rozkład jazdy pociągów	Gelegenheitsverkehr	10
3.3	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych	Außergewöhnliche Sendungen	11
3.3.1.	Ogólne postanowienia eksploatacyjne	allgemeine betriebliche Bestimmungen	11
3.3.2.	Miejscowe postanowienia eksploatacyjne	Örtliche betriebliche Bestimmungen	12
	(...)	(...)	
5.	Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji	Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge	15
5.1	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke	15
	(...)	(...)	

5.1.3.	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke	15
5.2	Stacje zmiany systemu i posterunki na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym	Systemwechselbahnhöfe und Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke	18
5.2.1.	Stacja Küstrin-Kietz	Bahnhof Küstrin-Kietz	18
5.2.2.	Stacja Kostrzyn	Bahnhof Kostrzyn	20
	(...)	(...)	
6.	Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej	Angaben zum Netzzugang	22
6.1	Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty	Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien – mitzuführende Unterlagen	22
6.2	Zasady akceptacji taboru kolejowego	Anforderungen an Fahrzeuge	22
6.3	Proces akceptacji pracowników przewoźnika - język stosowany w komunikacji pomiędzy pracownikami KPP i KPI	Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU -Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU	23
6.3.1	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG	23
6.3.2	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.	23
6.4	Uregulowania dotyczące przydziału tras	Regelungen zur Trassenzuweisung	25
7.	Uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S. A. i DB InfraGO AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB InfraGO AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen	28
7.1	Przepisy ruchu	Betriebsvorschriften	28
7.2.	Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania	Betriebliche Vorgaben zur Transition	37
7.2.1	Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów	Transition der Zugsicherungssysteme	37
7.2.2	Przełączanie radiołączności pociągowej	Transition der Zugfunksysteme	38
7.3.	Ruch pociągów na i z linii nr 273	Zugfahrten von und zur Strecke 273	39
	(...)	(...)	
9.	Postanowienia końcowe	Schlussbestimmungen	42
10	Załączniki	Anhänge	43
10.1.1.	Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d	Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl 302.2000V01	44
10.1.2.	Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d	Zweisprachige nationale Befehle 21 – 95 d/pl 302.2000V02	46
	Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d	Wortlautbeiblatt 302.2000V02	47
	(...)	(...)	

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
Numer procesowy studium wykonalności przewozu przesyłki nadzwyczajnej w DB InfraGO AG.	Bza	Bearbeitungsnummer der Machbarkeitsstudie aT der DB InfraGO AG	Bza
Pociąg	poc.	Zug	Z
Posterunek zapowiadawczy	pzap.	Zugmeldestelle	Zmst
Punktowe urządzenia oddziaływania pociągu	PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB
Samoczynne hamowanie pociągu	SHP	System der selbsttätigen Zugbremsung	SHP
Rozjazd	R	Weiche	W
Semafor drogowskazowy	Sdr.	Zwischensignal	Zsig
Semafor wjazdowy	Swj.	Einfahrsignal	Esig
Semafor wyjazdowy	Swy.	Ausfahrsignal	Asig
Stacja		Bahnhof	Bf
Stacja towarowa		Güterbahnhof	Gbf
Sygnały zamknięcia torów	Z	Sperrsignal	Sperrsig
Sygnał 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 vorüber-gehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten	La
Wykolejnica	Wk	Gleissperre	Gs
Regulamin sieci DB InfraGO AG	INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG	INB
Linia Potrzeb Nietrakcyjnych	LPN	Energieanlagen 50 Hz	
Szafa aparatowo-zasilająca	SAZ	Gerät und Stromversorgungsschrank	
Sterowanie ruchem kolejowym	srk	Leit- und Sicherungstechnik	LST
Detekcja Stanów Awaryjnych Taboru	DSAT	Ortungsanlagen für kritische Zustände an Fahrzeugen	HOA FBOA

Zmiany i uzupełnienia **Nachweis der Aktualisierungen**

Lp.	Dotyczy	Obowiązuje od	Poprawka wprowadzona dnia	przez
Lfd Nr.	**Kurzer Inhalt**	**Gültig ab**	**Berichtigung eingearbeitet am**	**durch**
1	Neue Organisationsstruktur, Beschreibung der Infrastrukturanlagen nach Brückenneubau Nowe struktury przy DB InfraGO, opis urządzeń infrastruktury po wybudowaniu mostu granicznego Regeln für das Befahren des Bahnhofsteils KoB des Bf Kostrzyn Specyfikacje dotyczące jazdy na okręgu KoB stacji Kostrzyn	01.04.2025	01.04.25	Schiemenz
2	Umsetzung der europäischen Befehle nach der DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1693 DER KOMMISSION vom 10. August 2023 Wdrożenie europejskich rozkazów ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/1693 z dnia 10 sierpnia 2023 r.	14.12.2025	14.12.25	Schiemenz
3	Druckfehlerberichtigung – fehlender Inhalt des Punktes 7.3. Abs. (5) im Auszug für EVU // brakująca treść punktu 7.3. ust. (5) wyciągu dla przewoźników	14.06.2026		*

1. Zakres obowiązywania

1.1. Podstawa prawna

Niniejsze MPG Kostrzyn – Küstrin-Kietz jest uzgadniane między stronami na podstawie:

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

- Umowy pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a DB Netz AG o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej (umowa o powiązaniu infrastruktury – IVV) z dnia 22 września 2022r.;

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

1.2. Postanowienia ogólne

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

Uwzględniając powyższe, w MPG dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Kostrzyn – Küstrin-Kietz można dopuszczać odstępstwa oraz uzupełnienia.

Dodatkowo, KPI określają w MPG Kostrzyn – Küstrin-Kietz organizację prac dla przygotowania i prowadzenia ruchu kolejowego na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym.

(...)

MPG Kostrzyn – Küstrin-Kietz ustala zasady prowadzenia ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym tak, by jazdy pociągów z jednego obszaru prowadzenia ruchu w drugi odbywały się w sposób bezpieczny i bez zakłóceń.

1. Geltungsbereich

1.1. Rechtsgrundlage

Die vorliegende ÖGV Küstrin-Kietz - Kostrzyn wird zwischen den oben aufgeführten Vertragspartnern auf Grundlage des:

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

- Vertrages zwischen DB Netz AG und PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. über die Zusammenarbeit der Eisenbahninfrastrukturbetreiber (Infrastrukturverknüpfungsvertrag – IVV) vom 22.09.2022;

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

abgeschlossen.

1.2. Allgemeine Bestimmungen

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

Darauf aufbauend kann die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz - Kostrzyn Abweichungen und Ergänzungen zulassen.

Außerdem vereinbaren die EIU in der ÖGV Küstrin-Kietz - Kostrzyn die Abläufe zur Vorbereitung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf der Grenzbetriebsstrecke.

(...)

Die ÖGV Küstrin-Kietz - Kostrzyn legt die Grundsätze der Betriebsführung auf der Grenzbetriebsstrecke fest, so dass die Zugfahrten von einem Gebiet der Betriebsführung in das andere Gebiet der Betriebsführung sicher und störungsfrei erfolgen können.

Obszar obowiązywania

Niniejsze MPG Kostrzyn – Küstrin-Kietz obowiązuje dla kolejowego ruchu granicznego między DB InfraGO AG a PKP PLK S.A. dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Kostrzyn – Küstrin-Kietz na szlakach granicznych wymienionych w punkcie 1.3.2. oraz na stacjach zmiany systemu wymienionych w punkcie 1.3.1 niniejszego porozumienia.

(...)

Jeżeli w tych uregulowaniach stosowane są językowo uproszczone określenia np. „pracownik", „dyżurny ruchu", „maszynista", „kierownik pociągu " itd., odnoszą się one w równym stopniu do wszystkich osób.

Geltungsbereich

Diese ÖGV Küstrin-Kietz - Kostrzyn gilt für den Eisenbahngrenzverkehr zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. über die Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz - Kostrzyn auf den unter Punkt 1.3.1. genannten Systemwechselbahnhöfen und den im Punkt 1.3.2. aufgeführten Grenzbetriebsstrecken.

(...)

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

1.3. Określenie pojęć

W niniejszym MPG, użyto określeń o następującym znaczeniu:

1.3.1. Stacja zmiany systemu

Wyznaczone przez Umawiające się Strony stacje dla realizacji przekraczającej granicę państwową komunikacji kolejowej o znaczeniu międzynarodowym, regionalnym lub lokalnym, na których lub pomiędzy którymi występuje zmiana jednego z systemów: prawnego, eksploatacyjnego lub technicznego.

Po stronie niemieckiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest stacja Küstrin-Kietz.
Po stronie polskiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest stacja Kostrzyn.

1.3.2. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym

Odcinek między ustalonymi przez KPI stacjami zmiany systemu, na którym realizowana jest komunikacja kolejowa przez wspólną granicę państwową. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym obejmuje również stacje zmiany systemu.

Odcinkiem eksploatowanym w ruchu granicznym dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest odcinek między stacjami Kostrzyn – Küstrin-Kietz.

1.3.3. Granica prowadzenia ruchu

Ustalona granica, do której obowiązują przepisy eksploatacji danego zarządcy infrastruktury kolejowej. Przejście od przepisów eksploatacyjnych jednego KPI do przepisów eksploatacyjnych drugiego KPI, są uregulowane w MPG.
Granicą prowadzenia ruchu jest Granica Państwa km 342,453 (PKP PLK S.A.) i Granica Państwa km 82,856 (DB InfraGO AG).

(...)

1.3. Begriffsbestimmungen

In dieser ÖGV werden Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

1.3.1. Systemwechselbahnhöfe

„Systemwechselbahnhöfe" sind die durch die Vertragspartner festgelegten Bahnhöfe für die Realisierung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs von bahninternationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung, auf bzw. zwischen denen die Änderungen rechtlicher, betrieblicher oder technischer Systeme erfolgen.
Auf der deutschen Seite ist der Bahnhof Küstrin-Kietz Systemwechselbahnhof für den Reise- und Güterverkehr.
Auf der polnischen Seite ist der Bahnhof Kostrzyn Systemwechselbahnhof für den Reise- und Güterverkehr.

1.3.2. Grenzbetriebsstrecke

Eine „Grenzbetriebsstrecke" ist der Streckenabschnitt zwischen den durch die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegten Systemwechselbahnhöfen auf der der Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze, durchgeführt wird. Die Grenzbetriebsstrecke umfasst auch die Systemwechselbahnhöfe.
Grenzbetriebsstrecke für den Personen- und Güterverkehr ist die Strecke Küstrin-Kietz - Kostrzyn.

1.3.3. Grenze der Betriebsführung

Die „Grenze der Betriebsführung" ist die festgelegte Grenze, bis zu der das betriebliche Regelwerk des jeweiligen EIU gilt. Die Überleitung aus dem betrieblichen Regelwerk des einen EIU zu dem des anderen EIU vereinbaren die EIU in der ÖGV.
Grenze der Betriebsführung auf der Strecke Küstrin-Kietz - Kostrzyn ist die Staatsgrenze in km 82,856 der DB InfraGO AG und in km 342,453 der PKP PLK S.A.

(...)

1.3.7. Zdarzenie
Poważne wypadki, wypadki i incydenty według Dyrektywy (UE) 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.

1.3.8. Zarządca infrastruktury (KPI)

Podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

1.3.9. Przewoźnik kolejowy (KPP) - „przedsiębiorstwo kolejowe”
Przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.

1.3.10 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.

1.3.7. Gefährliches Ereignis
Schwere Unfälle, Unfälle und Störungen gemäß 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.

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

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

1.3.10. 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. Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI

(...)

2.4.3. Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej

(...)

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

2.4.4. Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi

Kierującymi ruchem kolejowym na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Kostrzyn – Küstrin-Kietz są:
- ze strony DB InfraGO AG
Centrala Ruchu Berlin, Regionalbereichs Ost.
- ze strony PKP PLK S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym – Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie.

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

(...)

3. Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów

(...)

3.2. Rozkład jazdy

(...)

3.2.2. Sieciowy (roczny) rozkład jazdy

(...)

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

Zmiany i uzupełnienia do rocznego rozkładu jazdy uzgadnia się odrębnie.

3.2.3. Indywidualny rozkład jazdy

Przewoźnicy wnioskują o trasę pociągu w indywidualnym rozkładzie jazdy zgodnie z warunkami określonymi w Regulaminie sieci PKP PLK S.A. oraz INB DB InfraGO AG.

2. Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU

(…)

2.4.3. Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern

(…)

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

2.4.4. Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen

Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz – Kostrzyn sind seitens der
- DB InfraGO AG
die Betriebszentrale Berlin der Region Ost
- PKP PLK S.A.
die Betriebsleitung (Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym) in Warschau, Außenstelle in Szczecin.

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

(…)

3. Infrastrukturdaten, Fahrpläne

(…)

3.2. Fahrpläne

(…)

3.2.2. Netzfahrplan

(…)

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

Änderungen und Ergänzungen zum Netzfahrplan werden gesondert vereinbart.

3.2.3. Gelegenheitsverkehr

Die EVU beantragen ihre Trassen zum Gelegenheitsverkehr gemäß den Anforderungen der INB der DB InfraGO 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 posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej DB InfraGO AG występuje z wnioskiem o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej „Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte" w DB InfraGO AG zgodnie z INB DB InfraGO AG.

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

Po ustaleniu techniczno-eksploatacyjnych warunków przewozowych odpowiedniego KPI dla własnej sieci, wnioskujący otrzymuje od odpowiednego 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.

4. Dla przewożonych stale przesyłek nadzwyczajnych może zostać uzgodniony przewóz określonymi stałymi pociągami w rocznym rozkładzie jazdy. Warunki przewozu dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym 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.

(...)

(…)

3.3. Außergewöhnliche Sendungen

3.3.1 Allgemeine Betriebliche Bestimmungen

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

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

Ein EVU, welches die Zugangsbedingungen zum Schienennetz der PKP PLK S.A. -festgelegt in den polnischen Nutzungsbedingungen Netz – 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 gleichen Beförderungsbedingungen aufweisen. Die außergewöhnlichen Sendungen können einzeln oder in Gruppen in Züge eingestellt werden, oder auch als einmaliger verkehrender Zug mit außergewöhnlichen Sendungen verkehren.

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

(…)

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 pociągiem, należy złożyć wniosek o nowy rozkład jazdy pociągów.
6. W przypadku komisyjnego 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.

(...)

3.3.2. Miejscowe postanowienia eksploatacyjne

Postanowienia dla relacji Kostrzyn – Küstrin-Kietz

Po otrzymaniu informacji od dyżurnego ruchu stacji Kostrzyn (KoA) o znajdowaniu się przesyłki nadzwyczajnej w pociagu, dyżurny ruchu stacji Küstrin-Kietz sprawdza warunki przewozu dla odcinka DB InfraGO AG, Granica Państwa – Küstrin-Kietz, i może udzielić zgody dyżurnemu ruchu stacji Kostrzyn (KoA) na wyprawienie pociągu.

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:
- przewóz przesyłki nadzwyczajnej ma odbywać się ze zmniejszoną prędkością, dyżurny ruchu stacji Kostrzyn (KoA) informuje maszynistę pociągu rozkazem pisemnym;

- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze DB InfraGO AG, konwojent na odcinku DB InfraGO zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchu stacji Kostrzyn (KoA).

Postanowienia dla relacji Küstrin-Kietz – Kostrzyn

Tryb przekazywania przesyłek nadzwyczajnych na stacji Küstrin-Kietz

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

Uzgadnianie przewozu przesyłki nadzwyczajnej po liniach Zarządcy w komunikacji międzynarodowej należy do obowiązków przewoźnika kolejowego po stronie

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.
(...)

3.3.2. örtliche Betriebliche Bestimmungen

Bestimmungen für die Relation Kostrzyn – Küstrin-Kietz

Nach Erhalt der Information über das Vorhandensein von außergewöhnlichen Sendungen in angebotenen Zügen vom Fdl Kostrzyn (KoA), prüft der Fdl Küstrin-Kietz die für den Abschnitt der DB InfraGO AG, Staatsgrenze – Küstrin-Kietz geltenden Beförderungsbedingungen, und kann dem Fdl des Bahnhofs Kostrzyn (KoA) die Zustimmung zum Anbieten des Zuges erteilen.

Wenn laut Beförderungsbedingungen:
- der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Kostrzyn (KoA) den Triebfahrzeugführer des Zuges mit Befehl;
- eine Begleitung der außergewöhnlichen Sendung auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG vorgesehen ist, hat sich der Begleiter für den Abschnitt der DB InfraGO AG beim Fahrdienstleiter des Bahnhofs Kostrzyn KoA zu melden.

Bestimmungen für die Relation Küstrin-Kietz - Kostrzyn

Art und Weise der Übergabe außergewöhnlicher Sendungen auf dem Bahnhof Küstrin-Kietz

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

polskiej, który będzie realizował przewóz takiej przesyłki od przekraczania granicy.
2. Jeżeli wymagane jest Komisyjne sprawdzenie przesyłki, przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej z zagranicy i dopuszczenie jej do przewozu po liniach zarządzanych przez PKP PLK S.A. odbywa się po przedstawieniu przez przewoźnika po stronie polskiej protokołu komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej, który powinien zostać przesłany do stanowiska ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze w Szczecinie, co najmniej 1 godzinę przed planowaną godziną zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągu na stacji Küstrin-Kietz.

Przewoźnik zamawiający trasę w DB InfraGO AG powinien uwzględnić powyższe w planowaniu czasu postoju na stacji Küstrin-Kietz.

Przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej do przewozu odbywa się komisyjnie przez przewoźnika kolejowego po stronie polskiej i nadawcę. Przewodniczącym komisji jest uprawniony pracownik przewoźnika po stronie polskiej. Komisyjne sprawdzenie przesyłki i przyjęcie jej do przewozu musi się odbyć w taki sposób, aby przewóz tej przesyłki nie powodował zagrożenia ruchu kolejowego.
W przypadku stwierdzenia uchybień należy sporządzić protokół. Nieprawidłowości powinny być usunięte przez przewoźnika kolejowego. W razie braku możliwości usunięcia nieprawidłowości wskazanych w protokole, przewoźnik zatrzymuje przesyłkę i powiadamia pisemnie, z podaniem przyczyn, stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze właściwej dla stacji granicznej i stacji nadania, Samodzielne Wieloosobowe Stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych.
3. Przyjmowanie przesyłek nadzwyczajnych poprzedza sporządzenie protokołu komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej, który należy przekazać do stanowiska ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie.

Zarządzenie przewozu

4. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej wydaje stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie, po otrzymaniu zgłoszenia w formie protokołu od przewoźnika po stronie polskiej o dopuszczeniu przesyłki do przewozu.
5. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej może zostać wydane jednocześnie ze zgodą na przewóz przesyłki nadzwyczajnej.

dieser Sendung ab der Überquerung der Staatsgrenze durchführt.
2. Ist eine Prüfung der Sendung durch eine Kommission erforderlich, so erfolgt die Annahme der außergewöhnlichen Sendung aus dem Ausland und die Zulassung der Sendung zur Beförderung auf dem Netz der PKP PLK S.A. gegen Vorlage des „Übernahmeprotokolls von außergewöhnlichen Sendungen“, welches vom das in Polen auftretende EVU an den Arbeitsplatz für außergewöhnliche Transporte in der polnischen BZ in Szczecin, mindestens eine Stunde vor der vorgesehenen Fertigmeldung des Zuges auf dem Bf. Küstrin-Kietz, zu senden ist.
Das bei der DB InfraGO AG trassenbestellenden EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Küstrin-Kietz zu berücksichtigen.
Die durch eine Kommission durchzuführende Annahme einer außergewöhnlichen Sendung zur Beförderung erfolgt durch das in Polen auftretende EVU und dem Absender. Der Vorsitzende der Kommission ist ein berechtigter Mitarbeiter des in Polen auftretenden EVU. Die Sendung muss von der Kommission geprüft und so zur Beförderung zugelassen werden, dass ihre Beförderung den Eisenbahnverkehr nicht gefährdet.

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

3. Zum Abschluss der Prüfungen hat die Kommission, welche die außerordentliche Sendung kontrollierte, ein Protokoll zu erstellen, welches an den Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der polnischen BZ in Szczecin zu senden ist.

Beförderungsanordnung

4. Die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung ordnet der Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der BZ in Szczecin, nach Erhalt einer Mitteilung in Form eines Protokolls vom in Polen auftretenden EVU, an.

5. Die Beförderungsanordnung für außergewöhnliche Sendungen kann auch gleichzeitig mit der Zustimmung für außergewöhnliche Sendungen erteilt werden.

6. Zgoda z zarządzeniem wydawana jest pisemnie przewoźnikowi po stronie polskiej i zainteresowanym pracownikom Zarządcy DB InfraGO AG.

7. W przypadku ujawnienia przewozu przesyłki nadzwyczajnej bez stosownych zgód wydawanych przez PKP PLK S.A., przesyłkę należy zatrzymać na stacji Küstrin-Kietz.

Przewóz przesyłki nadzwyczajnej

8. Przewoźnik po stronie polskiej zobligowany jest do dostarczenia przewoźnikom po stronie niemieckiej (w tym drużynie pociągowej) wszystkich niezbędnych dokumentów związanych z przewozem przesyłki nadzwyczajnej.

9. W przypadku, gdy wymagane jest konwojowanie przesyłki, obowiązują następujące zasady:

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

- przewóz przesyłki nadzwyczajnej ma odbywać się ze zmniejszoną prędkością, dyżurny ruchu stacji Küstrin-Kietz informuje maszynistę pociągu rozkazem 5.

- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze PKP PLK S.A.,

konwojent na odcinku PKP PLK S.A. zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchu stacji Küstrin-Kietz.

Dyżurni ruchu DB InfraGO AG informują o tym załącznikiem językowym przyczyna nr W2.

(...)

6. Die Beförderungsanordnung wird schriftlich an das auf polnischer Seite auftretende EVU erteilt und den betroffenen Mitarbeiter der DB InfraGO AG bekanntgegeben.

7. Wenn festgestellt wird, dass eine außergewöhnliche Sendung ohne die entsprechende Zustimmung der PKP PLK S.A. vom Bf. Küstrin-Kietz in Richtung Staatsgrenze befördert werden soll, ist die Sendung auf dem Bahnhof Küstrin-Kietz zurückzuhalten.

Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung

8. Das auf polnischer Seite auftretende EVU ist verpflichtet, dem auf deutscher Seite auftretendem EVU (einschließlich des Zugpersonals) alle erforderlichen Dokumente im Zusammenhang mit der Beförderung der außergewöhnlichen Sendung zur Verfügung zu stellen.

9. Falls die Begleitung einer Sendung erforderlich ist, gelten die folgenden Regeln:

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

- der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert Fahrdienstleiter Bahnhof Küstrin-Kietz den Triebfahrzeugführer des Zuges mit Befehl 5 darüber,
- eine Begleitung der außergewöhnlichen Sendung auf der Infrastruktur der PKP PLK S.A. vorgesehen ist,

hat sich der Begleiter für den Abschnitt der PKP PLK S.A. beim Fahrdienstleiter des Bahnhofs Küstrin-Kietz zu melden.
Die Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG erteilen dafür einen Befehl 95.95 mit Wortlautbeiblatt W2.

(…)

5. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji

5.1. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(...)

5.1.3. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(1) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Kostrzyn – Küstrin-Kietz jest szlakiem dwutorowym niezelektryfikowanym.

(2) Oznaczenie torów szlakowych:

W komunikacie o torach szlakowych odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym nie może być oznaczenie numeryczne, ponieważ oznaczenie kilometrowe połączonych linii jest w przeciwnym kierunku.

Nazwa polskiego toru 1 brzmi Kostrzyn- Küstrin-Kietz, a nazwa polskiego toru 2 brzmi Küstrin-Kietz – Kostrzyn.

(3) Miarodajne pochylenie na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym wynosi:

dla kierunku Kostrzyn - Küstrin-Kietz	Kostrzyn – Küstrin-Kietz
2,7‰	
dla kierunku Küstrin-Kietz – Kostrzyn	Küstrin-Kietz – Kostrzyn
1,2‰	

(4) Droga hamowania na obu torach wynosi:

na obszarze PKP PLK S.A. Küstrin-Kietz – Kostrzyn	auf dem Gebiet der PKP PLK S.A. von Küstrin-Kietz – Kostrzyn
1000 m	
na obszarze DB InfraGO AG Kostrzyn – Küstrin-Kietz	auf dem Gebiet der DB InfraGO AG von Kostrzyn – Küstrin-Kietz
1 000 m	

(5) Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka DB InfraGO AG, ujęta jest w wykazie maksymalnej prędkości VzG.
Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka PKP PLK S.A. podana jest w wykazie maksymalnych prędkości w Regulaminie sieci, dostępnym na stronie internetowej Spółki PKP PLK S. A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ na dany rozkład jazdy pociągów dla linii kolejowej 203, ujętymi w załączniku 2.1.

5. Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge

5.1. Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke

(...)

5.1.3. Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke

(1) Die Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz – Kostrzyn ist eine zweigleisige nicht elektrifizierte Strecke.

(2) Bezeichnung der Streckengleise:

In der Kommunikation dürfen die Streckengleise der Grenzbetriebsstrecke nicht numerisch bezeichnet werden, da die Kilometrierung der verknüpften Strecken gegenläufig ist.

Es werden für die Streckengleise die Bezeichnungen Kostrzyn- Küstrin-Kietz, bzw. Küstrin-Kietz – Kostrzyn verwendet.

(3) Die maßgebende Neigung beträgt auf der Grenzbetriebsstrecke:

dla kierunku Kostrzyn - Küstrin-Kietz	Kostrzyn – Küstrin-Kietz
2,7‰	
dla kierunku Küstrin-Kietz – Kostrzyn	Küstrin-Kietz – Kostrzyn
1,2‰	

(4) Der Bremsweg auf beiden Gleisen beträgt:

na obszarze PKP PLK S.A. Küstrin-Kietz – Kostrzyn	auf dem Gebiet der PKP PLK S.A. von Küstrin-Kietz – Kostrzyn
1000 m	
na obszarze DB InfraGO AG Kostrzyn – Küstrin-Kietz	auf dem Gebiet der DB InfraGO AG von Kostrzyn – Küstrin-Kietz
1 000 m	

(5) Zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für die Streckenabschnitte der DB InfraGO AG sind im VzG vorgegeben.
Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für den Streckenabschnitt der PKP PLK S.A, sind in dem Verzeichnis der maximal zulässigen Geschwindigkeiten im „Regulamin Sieci" auf der Internet-Seite der PKP PLK S.A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ im Anhang 2.1 für die Strecke 203 angegeben.

(6) Na odcinku granicznym obowiązuje skrajnia G2 (UIC).

(6) Auf der der Grenzbetriebsstrecke gilt die Fahrzeugumgrenzungslinie G2 (UIC).

(7a) Na polskim terytorium usytuowane są następujące sygnalizatory i należące do nich wskaźniki stanowiące własność DB InfraGO AG:

Wskaźnik uprzedzający (Ne 3) km 342,007, km 342,082, km 342,157 po obu torach,

Tarcza ostrzegawcza Vf oraz Vff w km 342,257.

Zmiana prędkości ze 120 km/h na 100 km/h jest sygnalizowana przez wskaźniki Lf 7 z cyfrą 10 w km 342,252, które są usytuowane na polskiej infrastrukturze przy każdym torze, oraz jest sygnalizowana wstępnie przez wskaźniki Lf 6 z cyfrą 10 usytuowane w km 341,235.

(7a) Die folgenden zur DB InfraGO AG gehörenden Signale und die dazugehörigen Signalbaken aus Richtung Kostrzyn stehen an beiden Gleisen der polnischen Infrastruktur:
Vorsignalbaken (Ne 3) in km 342,007, km 342,082 und km 342,157,

Einfahrvorsignale Vf bzw. Vff km 342,257.

Der Geschwindigkeitswechsel von 120 km/h auf 100 km/h wird durch die auf der polnischen Infrastruktur an jeden Gleis aufgestellten Signale Lf 7 mit der Kennziffer 10 am km 342,252 signalisiert. Die Vorsignalisierung erfolgt durch am km 341,235 aufgestellten Signale Lf 6 mit der Kennziffer 10.

(...)

(7b) Na niemieckim terytorium usytuowane są następujące sygnalizatory i odnoszące się do nich wskaźniki stanowiące własność PKP PLK S.A.:

Wskaźnik uprzedzający W11a km 342,866 (km DB 83,397), km 342,766 (km DB 82,497), km 342,666 (km DB 82,597) przy obu torach.

Tarcza ostrzegawcza ToJ oraz ToK wraz ze wskaźnikiem usytuowania (W1) w km 342,567 (km DB 82,697).

(...)

(7b) Die folgenden zur PKP PLK S.A. gehörenden Signale und die dazugehörigen Signalbaken aus Richtung Küstrin-Kietz stehen an beiden Gleisen der deutschen Infrastruktur:

Vorsignalbaken (Signal W11a nach polnischem Signalbuch Ie-1) in km 82,397, km 82,497 und km 82,597

Einfahrvorsignale ToJ bzw. ToK mit den dazugehörigen Vorsignaltafeln in km 82,697.

(8) Urządzenia srk na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Kostrzyn – Küstrin-Kietz są przystosowane do prowadzenia ruchu w obu kierunkach po każdym torze. Posterunki na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym na stałe wyposażone są we wskaźniki W 24 względnie sygnały Zs 6.

(8) Die Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz - Kostrzyn ist sicherungstechnisch für das Fahren auf dem Gegengleis ausgerüstet. Die Betriebsstellen sind dazu mit Signal Zs 6 bzw. mit Signal W 24 ausgerüstet.

(9) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym wyposażony jest w półsamoczynną dwukierunkową blokadę liniową po obu torach.

(9) Die Grenzbetriebsstrecke ist mit einem nichtselbsttätigen (polnischen halbselbsttätigen) Streckenblock (Relaisblock) ausgerüstet.

(10) Po polskiej stronie jest radiołączność pociągowa analogowa kanał R3, a po stronie niemieckiej jako radiołączność pociągowa analogiczna na kanale E 41.

(10) Auf polnischer Seite ist analoger Zugfunk des Kanals R3 und auf deutscher Seite als analoger Zugfunk Kanal E 41 vorhanden.

(11) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym od tarczy ostrzegawczej Vf lub Vff stacji Küstrin-Kietz wyposażony jest w urządzenia punktowego oddziaływania na pociąg (PZB 90). Do tego celu są zainstalowane czujniki torowe PZB w km 342,268.

(11) Ab Einfahrvorsignal Vf bzw. Vff des Bahnhofs Küstrin-Kietz ist die Grenzbetriebsstrecke, mit Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB), Bauart PZB 90 ausgerüstet. Dazu sind schon im km 342,268 die entsprechenden PZB-Gleismagneten angebracht.

(12) Dla pociągów przekraczających granicę obowiązuje klasy linii C3 (nacisk osi na szynę 196 kN, na mb szyny 71 kN).

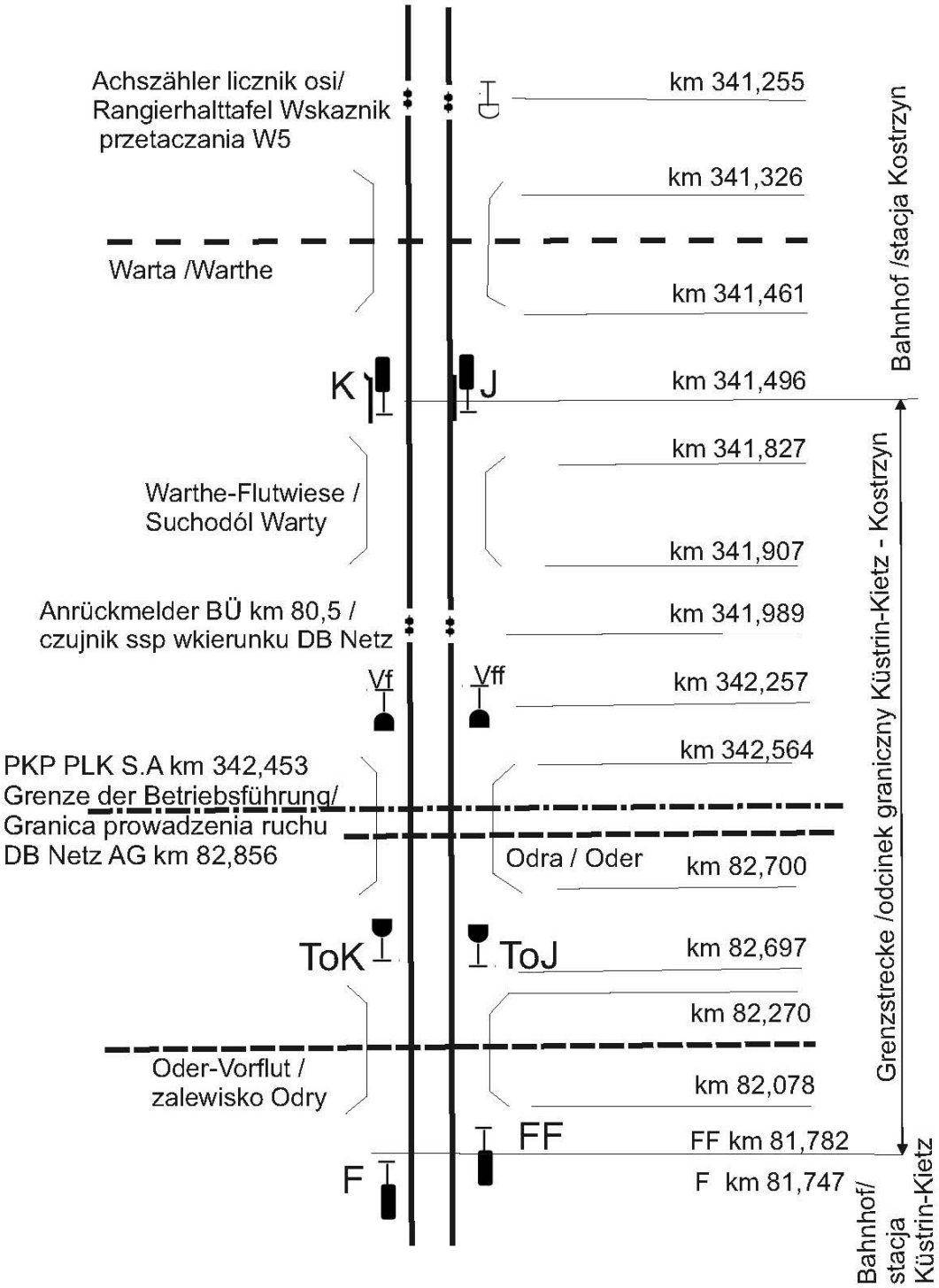
(12) Für grenzüberschreitende Zugfahrten gilt die Streckenklasse C3 (20 t Radsatzlast, 7,2 t/m Meterlast).

(13) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym nie ma przejazdów kolejowo-drogowych ani przejść w poziomie szyn.

(13) Auf der Grenzbetriebsstrecke sind keine Bahnübergänge vorhanden.

5.1. A01 Plan schematyczny odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

5.1.A01 Schematischer Lageplan der Grenzbetriebsstrecke



5.2. Stacje zmiany systemu

5.2.1. Stacja Küstrin-Kietz

(1) Stacja Küstrin-Kietz jest stacją zmiany systemu i korzystanie z niej ogranicza się tylko do działań w ramach międzynarodowych przewozów między infrastrukturą PKP PLK S.A. a DB InfraGO AG. Stacja nie posiada infrastruktury do formowania i rozwiązywania składów pociągów lub odstawiania pojazdów kolejowych w ruchu towarowym.

(2) Stacja Küstrin-Kietz obsadzona jest jednym dyżurnym ruchu. Nastawnia elektroniczna (ESTW-Z) znajduje się w km 81,251 (w kierunku północnym od semafora 97N3). Stacja Küstrin-Kietz wyposażona jest w sygnały Ks (Ril 301).

(3) Przy semaforach wjazdowych i wyjazdowych znajdują się telefony umożliwiające łączność z dyżurnym ruchu stacji Küstrin-Kietz.

(4) Na stacji Küstrin-Kietz nie wolno odstawiać pociągów lub wagonów z towarami niebezpiecznymi.

(5) Miarodajne pochylenie torów 1-3 od semafora wyjazdowego N1-N3 wynosi 5,8 ‰ w kierunku Kostrzyna.

(6) Stacja posiada następujące tory.

5.2. Systemwechselbahnhöfe

5.2.1. Bahnhof Küstrin-Kietz

(1) Der Bahnhof Küstrin-Kietz ist Systemwechselbahnhof und vorrangig für Tätigkeiten im Rahmen internationaler Fahrten zwischen der Infrastruktur der PKP PLK S.A. und der DB InfraGO AG zu nutzen. Er verfügt über keine Verkehrsanlagen für die Bildung, Auflösung oder Abstellung von Güterzügen.

(2) Der Bahnhof Küstrin-Kietz ist mit einem Fahrdienstleiter besetzt. Das elektronische Stellwerk (ESTW-Z) befindet sich in km 81,251 (nördlich vom Signal 97N3). Der Bahnhof ist mit dem Ks-Signalsystem (Ril 301) ausgerüstet.

(3) In Höhe der Einfahr- und der Ausfahrsignale befinden sich Signalfernsprecher zum Fahrdienstleiter Küstrin-Kietz.

(4) Im Bahnhof dürfen keine Gefahrgutzüge oder –wagen abgestellt werden.

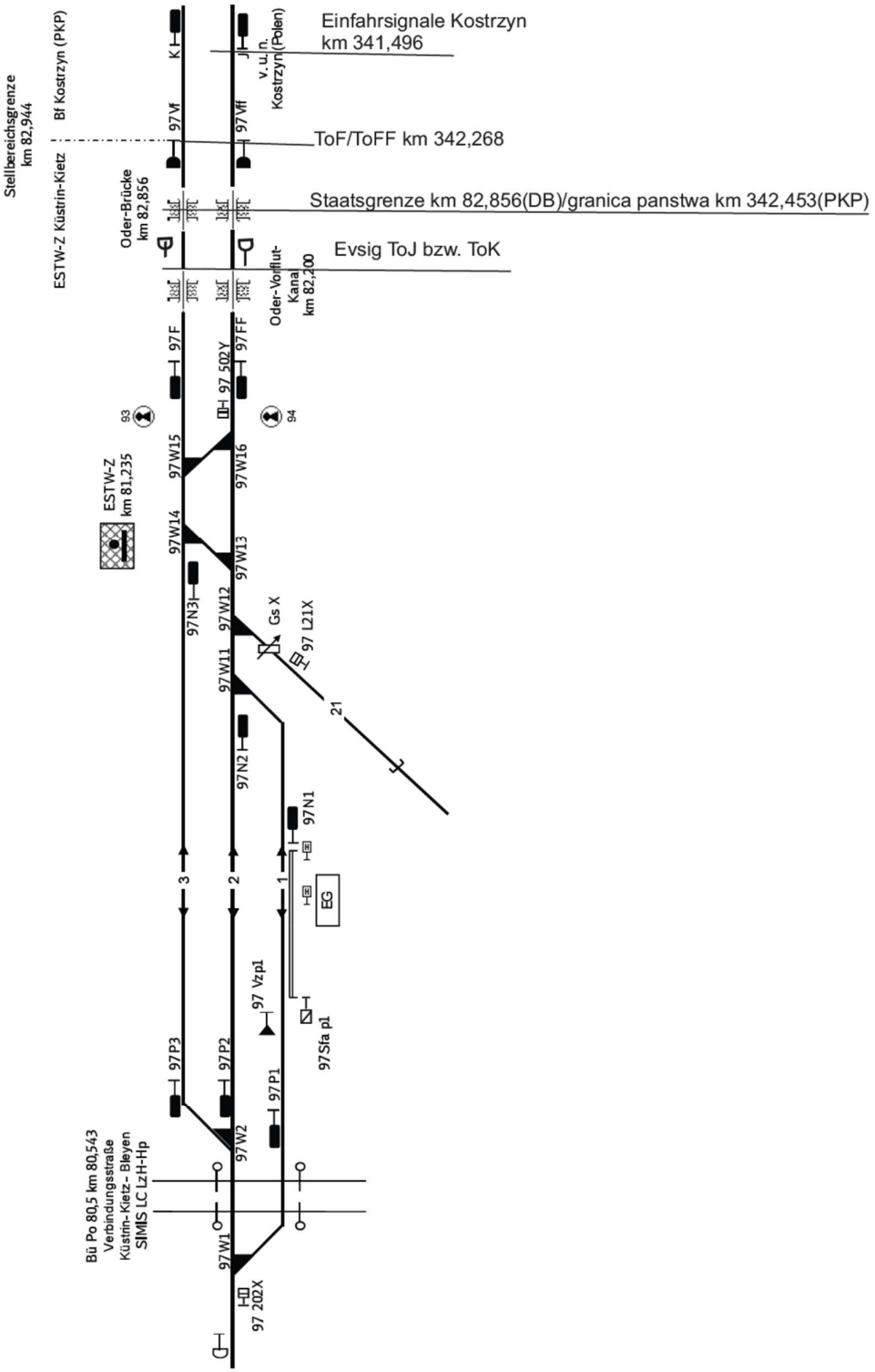
(5) Maßgebende Neigungen Gleise 1-3 ab Asig 97N1-97N3 5,8 ‰ steigend in Richtung Kostrzyn.

(6) Der Bahnhof besitzt folgende Gleisanlagen:

Hauptgleis	Nebengleis	Nutzlänge [m]	Bahnsteig [m]	Zweckbestimmg.
Tor główny	**Tor boczny**	**Długość użyteczny [m]**	**Peron [m]**	**uwagi**
1		451	98	Ein - und Ausfahrgleis dla wjazd- oraz wyjazd
2		459		durchgehendes Hauptgleis Tor główny zasadniczy
3		621		Ein - und Ausfahrgleis dla wjazd- oraz wyjazd
	21			Anschluss NEB Bocznica NEB

5.2.1.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym: Küstrin-Kietz

5.2.1A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke: Küstrin-Kietz



5.2.2. Stacja Kostrzyn

(1) Stacja Kostrzyn podzielona jest na dwa okręgi nastawcze dysponujące: KoA i KoB. Posterunkiem zapowiadawczym dla ruchu granicznego jest nastawnia KoA. Nastawnia dysponująca KoA obsadzona jest dyżurnym ruchu i nastawniczym, usytuowana jest w środkowej części stacji.

(2) Oprócz nastawni KoA w ruchu granicznym uczestniczy nastawnia wykonawcza KoA3, usytuowana przy wjeździe z kierunku Küstrin-Kietz obsadzona jednym nastawniczym oraz nastawnia KoA1, obsadzona jednym nastawniczym usytuowana przy wyjeździe ze stacji Kostrzyn w kierunku stacji Gorzów Wlkp.

Nastawnia KoA i nastawnie wykonawcze KoA1 i KoA3 wyposażone są w urządzenia scentralizowane mechaniczne (KoA, KoA1 – z sygnalizacją kształtową, KoA3 – z sygnalizacją świetlną).

(3) Stacja Kostrzyn w okręgach nastawni KoA, KoA1 i KoA3 nie jest zelektryfikowana.

(4) Stacja przystosowana jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego.

(5) Rzeczywiste pochylenie na stacji Kostrzyn (górna część stacji) wynosi 1,8 ‰.

(6) Wykaz dopuszczalnej długości pociągów towarowych w metrach (wraz z czynnymi lokomotywami)

5.2.2. Bahnhof Kostrzyn

(1) Der Bahnhof Kostrzyn besteht aus zwei Stellwerksbezirken: KoA und KoB. Die Zugmeldestelle für den Grenzverkehr ist das Stellwerk KoA. Das Befehlsstellwerk KoA ist durch einen Fahrdienstleiter und einen Weichenwärter besetzt und befindet sich im Mittelteil des Bahnhofs.

(2) Neben dem Stellwerk KoA ist am Grenzbetrieb das Wärterstellwerk KoA3, das sich an der Einfahrt aus Richtung Küstrin-Kietz befindet und durch einen Weichenwärter besetzt ist und das Stellwerk KoA1, das durch einen Weichenwärter besetzt ist, und sich an der Ausfahrt des Bahnhofs in Richtung Bahnhof Gorzów Wlkp befindet, beteiligt.

Das Stellwerk KoA und die Wärterstellwerke KoA1 und KoA3 sind mit zentralisierten mechanischen Stellwerksanlagen ausgerüstet (KoA und KoA1 besitzen Formsignale, KoA3 besitzt Lichtsignale).

(3) Der Bahnhof Kostrzyn ist in den Stellwerksbezirken KoA, KoA1 und KoA3 nicht elektrifiziert.

(4) Der Bahnhof ist für den Reise- und Güterverkehr vorgesehen.

(5) Die vorhandene Neigung beträgt im Bahnhof Kostrzyn (oberer Bahnhofsteil): 1,8‰.

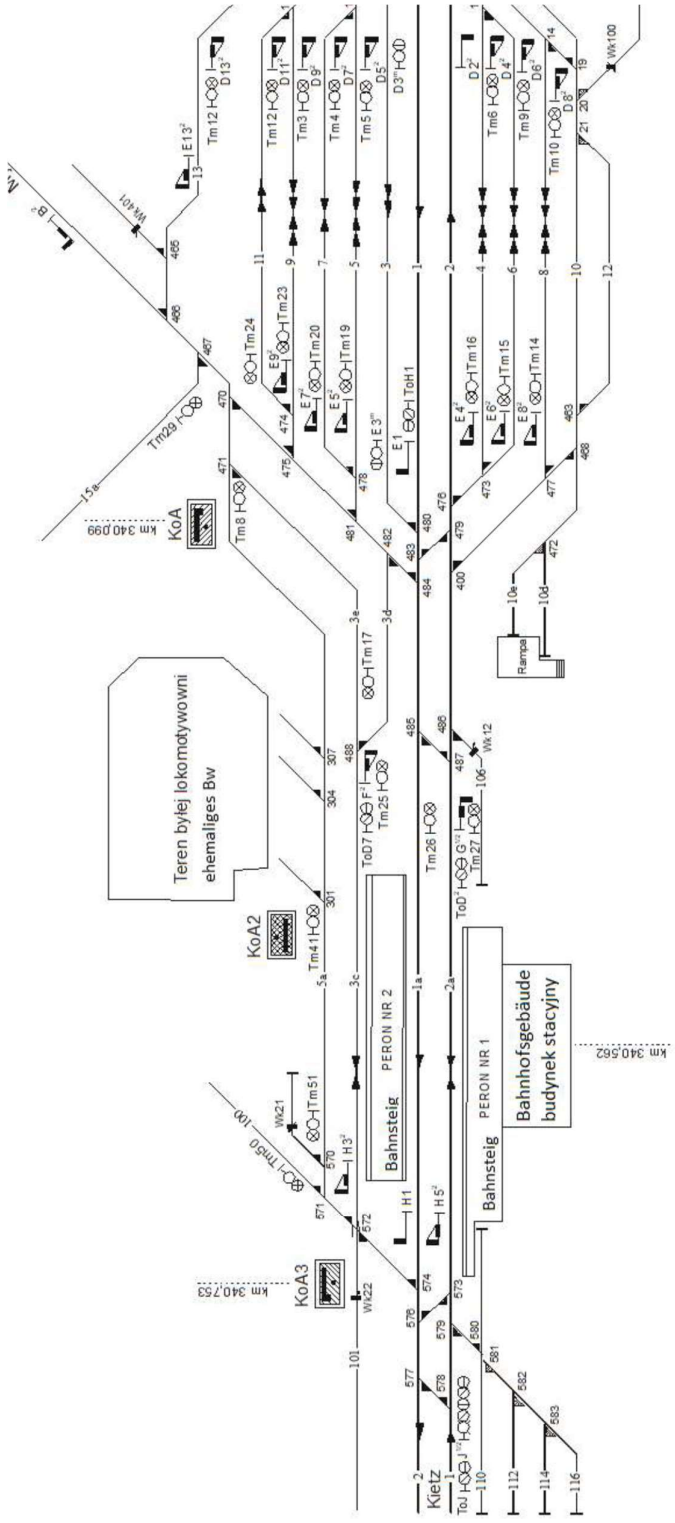
(6) Verzeichnis der zugelassenen Zuglängen von Güterzügen in Metern (einschließlich der arbeitenden Lokomotiven)

Odcinek Abschnitt	Długość pociągu Länge des Zuges					
	Dopuszczalna zulässig		Mniejsza niż dopuszczalna Geringere Werte als die zulässigen Längen			
	Kierunek Richtung		Stacja Bahnhof	Tor Gleis	Kierunek Richtung	
	PL-DE [m]	DE-PL [m]			PL-DE [m]	DE-PL [m]
Krzyż – Granica Państwa /Staatsgrenze	630	630	Kostrzyn	1a	316	-
				2a	-	270
				3c	282	282
				5	624	624
				6	604	604
				9	585	585

Nr peronu Bahnsteig	Nr toru Gleis	Wysokość [mm] Höhe [mm]	Długość [m] w kierunku Niemiec Nutzbare Länge Richtung Deutschland [m]	Długość [m] w kierunku Gorzowa Nutzbare Länge Richtung Gorzów [m]
1	2a	550	253	360
2	1a	550	290	290
	3c	550	335	297

5.2.2.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym: Stacja Kostrzyn

5.2.2.A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke: Bahnhof Kostrzyn



(...)

6. Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej

6.1. Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty

W zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej na DB InfraGO AG obowiązują aktualne Warunki Użytkowania Sieci Kolejowej Infrastrukturnutzungsbedingungen, INB), a na PKP PLK S.A. Regulamin sieci.

Dodatkowe uregulowania odpowiednich KPI obowiązują na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, Miejscowego Porozumienia Granicznego (MPG). Maszynistom muszą być udostępnione dane z rozkładu jazdy mające zastosowanie do pociągu oraz informacje z La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB) dla całego odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.

Maszynista pojazdu trakcyjnego musi mieć możliwość przeglądania informacji dotyczących opisu linii "Streckenbuch" na obszarze zarządzania DB InfraGO AG.
W kabinach sterowniczych pojazdów trakcyjnych lub wagonów sterowniczych muszą znajdować się druki dwujęzycznego rozkazu zgodnie z pkt 10.1.

Maszyniści powinni posiadać aktualny Wykaz Ostrzeżeń Stałych Zakładu Linii Kolejowych w Poznaniu.

6.2. Zasady akceptacji taboru kolejowego

(1) Pojazdy trakcyjne na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym muszą posiadać system PZB 90 i SHP, z wyjątkiem postanowień ust (2).

(2) Pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym z kierunku Niemiec tylko do stacji Kostrzyn, rejon KoA i z powrotem, nie muszą być wyposażone w system SHP.

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

6. Angaben zum Netzzugang

6.1. Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien – mitzuführende Unterlagen

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

Zu den Regelungen der jeweiligen EIU gelten zusätzlich auf der Grenzbetriebsstrecke die Bestimmungen der Örtlichen Grenzvereinbarungen (ÖGV).
Dem Triebfahrzeugführer müssen die für den Zug geltenden Fahrplanangaben und La-Angaben für die gesamte Grenzbetriebsstrecke einsehbar zur Verfügung stehen.

Die Angaben für das Streckenbuch muss der Triebfahrzeugführer im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG, einsehen können.

In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen die zweisprachigen Befehlsvordrucke entsprechend Abschn. 10.1. mitgeführt werden.
Der Triebfahrzeugführer hat über das aktuelle Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen des Zakład Linii Kolejowych Poznań zu verfügen.

6.2. Anforderungen an Fahrzeuge

(1) Triebfahrzeuge, auf der Grenzbetriebsstrecke sind grundsätzlich mit den Systemen PZB 90 und SHP auszurüsten.

(2) Wenn die Triebfahrzeuge von Deutschland auf der Grenzbetriebsstrecke nur bis zum Bahnhof Kostrzyn bis in den Bezirk KoA bzw. zurück als führende Fahrzeuge eingesetzt werden, darf auf die Ausrüstung mit dem Zugsicherungssystem SHP verzichtet werden.

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

6.3 Proces akceptacji pracowników przewoźnika

Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI
Na sieci PKP PLK S.A. językiem operacyjnym jest język polski, a na sieci DB InfraGO AG językiem operacyjnym jest język niemiecki.

6.3.1. Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB°InfraGO°AG

Na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO 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 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 wypowiadane jako ciąg pojedynczych cyfr. Nie należy używać skrótów, tylko używać pełnych nazw posterunków ruchu.

W przypadku konieczności literowania pojęć należy korzystać z międzynarodowego alfabet fonetycznego zgodnie z TSI- OPE:

6.3 Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU

Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU
Auf dem Netz der DB InfraGO AG ist die Betriebssprache Deutsch und auf dem InfraGO der PKP PLK S.A. ist die Betriebssprache Polnisch.

6.3.1. Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB°InfraGO°AG

Im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO 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 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 die vollständigen Namen der Betriebsstellen zu verwenden.
Müssen Begriffe buchstabiert werden, ist das Internationale Phonetische Alphabet der TSI OPE zu verwenden:

Internationales Phonetisches Alphabet
Międzynarodowy alfabet fonetyczny

Buchstabe Litera	International Międzynarodowy
A	Alpha
B	Bravo
C	Charlie
D	Delta
E	Echo
F	Foxtrot
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	Whisky
X	X-ray
Y	Yankee
Z	Zulu

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

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

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

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

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

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

6.4. Uregulowania dotyczące przydziału tras

6.4.1. Ograniczenie długości pociągów wraz z czynnymi lokomotywami

Długość pociągu w planowaniu nie może przekroczyć wartości wymienionych w rozdziale 5.2.1.(5) i 5.2.2.(6).

6.4.2. Rozkład jazdy

a) Ważność rozkładu jazdy

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

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

b) Odpowiedzialność za opracowanie rozkładów jazdy

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

c) Publikacja i dystrybucja rozkładów jazdy

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

6.4. Regelungen zur Trassenzuweisung

6.4.1. Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen

Die Gesamtzuglänge der angemeldeten Zugtrassen darf die in den Abschnitten 5.2.1.(5) und 5.2.2.(6) aufgeführten Gleislängen nicht überschreiten.

6.4.2. Fahrplan

a) Gültigkeit des Fahrplanes

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

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

b) Verantwortung Fahrplanerstellung

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

c) Fahrplanveröffentlichung und Verteilung

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

6.4.3. Numery pociągów

a) Stosowanie międzynarodowych numerów pociągów

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

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

Nie powinna zmieniać numeru pociągu na stacji Küstrin-Kietz.

b) Przydzielanie międzynarodowego numeru pociągu

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

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

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

6.4.4. Wniosek o przydzielenie trasy

a) Podstawa umowna zamawiania tras

Przewoźnicy zamawiają trasy zgodnie z przepisami

- „Nutzungsbedingungen Netz“ DB InfraGO AG dla obszaru prowadzenia ruchu DB InfraGO AG, i

- „Regulamin sieci“ PKP PLK S.A. dla obszaru prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.

Wnioski o przydzielanie tras muszą być składane zarówno do PKP PLK S.A. jak i do DB InfraGO AG przez przewoźnika posiadającego prawo dostępu do infrastruktury u danego zarządcy infrastruktury. Wnioski o przydzielanie tras pociągu muszą w odniesieniu do trasy przejazdu pokrywać się co najmniej w części dotyczącej odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.

6.4.3. Zugnummer

a) Verwendung einer internationalen Zugnummer

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

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

Ein Wechsel der Zugnummer auf dem Bahnhof Küstrin-Kietz sollte nicht erfolgen.

b) Vergabe einer internationalen Zugnummer

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

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

- In der Richtung Polen – Deutschland wird dem EVU die internationale Zugnummer beim Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A im Nachgang zur Trassenanmeldung zugewiesen.

Die durch das EIU zugewiesene Zugnummer ist bei den Trassenanmeldungen durch die EVU zu verwenden.

6.4.4. Trassenanmeldung

a) Vertragliche Grundlage für die Trassenanmeldung

Die EVU beantragen die Trassen gemäß den Bestimmungen der

- „Nutzungsbedingungen Netz“ der DB InfraGO AG für den Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG und der

- „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. für den Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A.

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

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

b) Dwustronne uzgodnienia między przewoźnikami

W okresie poprzedzającym złożenie wniosku o przydzielenie międzynarodowej trasy pociągu należy przeprowadzić koordynację handlową z udziałem wszystkich zaangażowanych partnerów w celu harmonizacji wniosku o przydzielenie trasy w odniesieniu do następujących punktów:
- Obaj przewoźnicy są zobowiązani do złożenia wniosków o przydzielanie trasy odpowiednio w DB InfraGO AG i PKP PLK S.A. niezwłocznie po sobie. Okres pomiędzy złożeniem obu wniosków o przydzielanie trasy w ramach IRJ nie może przekraczać 24 godzin.
- Wnioski o przydzielanie trasy złożone u obu zarządców infrastruktury muszą być zgodne pod względem charakterystyki (parametrów) pociągu i żądań dotyczących czasu przewozu.

c) Minimalne wymagania dotyczące zamawiania tras:

Wnioski o przydzielanie tras są wiarygodne, jeśli zawierają następujące informacje:

- Jednoznaczne oznaczenie stacji początkowej i stacji końcowej w danym kraju. Stacja zmiany systemu Küstrin-Kietz nie jest wiarygodną stacją początkową ani stacją końcową dla pociągów towarowych. Wyjątkiem od tej zasady są ważne przyczyny eksploatacyjne.
- Jednoznaczne oznaczenie stacji zmiany systemu.

- Jednoznaczne oznaczenie przewoźnika, który złożył wniosek o przydzielanie trasy w drugim kraju.

- Jednoznaczne wskazanie wymaganego czasu postoju wraz z odpowiednią technologią eksploatacji (np. zmiana lokomotywy, zmiana drużyny, tranzycja) na stacjach zmiany systemu.
- Jednoznaczne oznaczenie w formie numeru pociągu wszelkich jazd poprzedzających lub dalszej jazdy w przypadku pociągów kończących lub rozpoczynających bieg lub w przypadku doprowadzania lokomotyw związanych z realizacją danego przewozu.

6.4.5. Koordynacja rozkładów jazdy między zarządzami infrastruktury

Trasy pociągów w indywidualnym rozkładzie jazdy są uzgadniane i potwierdzane między DB InfraGO AG a PKP PLK S.A. w ramach procedury Pre-Check. W ten sposób określa się, czy spełnione są warunki wstępne i wymagania minimalne dotyczące zamawiania tras. W przeciwnym wypadku wnioski o przydzielanie trasy pociągu zostaną uznane za niewiarygodne i odrzucone.

Na etapie procesu tworzenia rocznego rozkładu jazdy wnioski o przydzielenie międzynarodowych tras pociągów są uzgadniane w ramach konferencji RNE-E.

b) Bilaterale Abstimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Im Vorfeld der Anmeldung von internationalen Trassen ist, unter Einbindung aller ggf. beteiligten Partner, eine kommerzielle Abstimmung zur Harmonisierung der Trassenanfrage hinsichtlich folgender Punkte vorzunehmen:

- Die Trassenanmeldungen der jeweiligen EVU sind entsprechend bei der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. in einer unmittelbaren, zeitlichen Abfolge vorzunehmen. Für Trassen im Gelegenheitsverkehr ist ein Zeitraum von 24 Stunden nicht zu überschreiten.
- Die Trassenanmeldungen müssen bei beiden Infrastrukturbetreibern in Zugcharakteristik und Verkehrszeitregelung übereinstimmen.

c) Mindestanforderungen an die Trassenanmeldung:

Trassenanmeldungen sind plausibel, wenn sie folgende Angaben enthalten:

- Eindeutige Benennung der Start- und Zielbetriebsstelle im jeweiligen Land. Der Systemwechselbahnhof Küstrin-Kietz ist keine plausible Start- und Zielbetriebsstelle im Güterverkehr. Ausgenommen sind hierbei zwingende betriebliche Gründe.
- Eindeutige Benennung der zu befahrenden Systemwechselbahnhöfe.

- Eindeutige Benennung des EVU, welches im jeweils anderen Land die Trassenanmeldung durchführt.

- Eindeutige Angabe der benötigten Haltezeit und der entsprechenden Betriebstechnologie (Beispiel Lokwechsel, Personalwechsel, Transition) an den Systemwechselbahnhöfen.
- Eindeutige Bezeichnung in Form der Zugnummer etwaiger Vor- und Nachleistungen bei beginnenden und endenden Zügen oder Zuführungen von Triebfahrzeugen, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Zugfahrt stehen.

6.4.5. Fahrplantechnische Abstimmungen der Eisenbahninfrastrukturbetreiber

Die internationalen Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr werden zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. im Rahmen des PreCheck Verfahrens abgestimmt und bestätigt.
Hierbei wird festgestellt, ob die Voraussetzungen und Mindestanforderungen an die Trassenanmeldungen erfüllt sind. Sollte dies nicht der Fall sein, werden die Trassenanmeldungen als nicht plausibel angesehen und zurückgewiesen.

Für die Prozessphase der InfraGOfahrplanerstellung werden die internationalen Trassenanmeldungen im Rahmen der RNE-E Konferenz abgestimmt.

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

7.1. Przepisy ruchu

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

7.1. Betriebsvorschriften

Lp. Nr Lfd. Nr.	Według instrukcji PKP PLK S.A. Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmen abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Według Ril DB Hinweis auf Ril der DB
		(...)	(...)	
3.	Do Ir-1 § 23 ust. 7,8 i 9 Zu Ir-1 § 23 Abs. 7, 8 und 9	**Polecenia i informacje - Oznaczanie pociągów** W poleceniach i meldunkach pociągi określane są przy użyciu języka niemieckiego słowem „Zug" i numerem pociągu. W przypadku jazd pociągów po torze zamkniętym słowa „Zug" należy zastępować przez wyraz „Sperrfahrt". W poleceniach i meldunkach pociągi określane są przy użyciu języka polskiego słowem „Pociąg" i numerem pociągu. W przypadku jazd pociągów po torze zamkniętym po słowie „Pociąg" dodaje się wyrazy „po torze zamkniętym".	**Aufträge und Meldungen - Bezeichnen der Züge:** 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 408.0202 rozdz. 1 oraz do 408.2202 rozdz. 1 Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn.1
4.	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	**Dodatkowe informacje dotyczące pociągów przewożących towary niebezpieczne:** W przypadku kursowania pociągów z towarem niebezpiecznym - w tym z TWR (towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z działem 1.10.3.1.2 RID) – przewoźnik po stronie polskiej, przed przekroczeniem granicy w kierunku Polski, przekazuje elektroniczny wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu dyżurnemu ruchu stacji Kostrzyn KoA. W przypadku towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka zgodnie z punktem 1.10.3.1.2. RID (TWR) obowiązuje przewoźnika po stronie polskiej zaplanowanie pociągów za pośrednictwem systemu SEPE. W przypadku braku technicznej możliwości przeprowadzenia planowania w SEPE, wyznaczony pracownik przewoźnika powiadamia telefonicznie dyspozytora ds. planowania produkcji w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. w Szczecinie, podając informacje zgodnie z 8. 1) a) i b) § 17, Instrukcji Ir- 16. Przewoźnik zamawiający trasę w DB InfraGO AG powinien uwzględnić powyższe w planowaniu czasu postoju na stacji Küstrin-Kietz.	**Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern:** Wenn Züge mit gefährlichen Gütern – darunter auch gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID - verkehren, hat das auf polnischer Seite auftretende EVU noch vor dem Übergang auf das polnische Streckennetz die Wagenliste dem Fdl Fdl KoA des Bahnhofs Kostrzyn zu übermitteln. Bei gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID gilt für das bei der PKP PLK S.A. auftretende EVU die Pflicht der Planung der Zugfahrt mit Hilfe des Systems SEPE. –Bei fehlender technischer Möglichkeit der Nutzung des Systems SEPE informiert der dafür bestimmte Mitarbeiter des übernehmenden EVU den Disponenten für Planung in der Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. in Szczecin, und erteilt die gemäß Punkt 8.1) a) und b) des § 17 der Vorschrift Ir-16 erforderlichen Informationen. Das bei der DB InfraGO AG trassenbestellenden EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Küstrin-Kietz zu berücksichtigen.	-

		(...)	(...)	
7.	Do Ir-1§ 16 ust. 3 Zu Ir-1 § 16 Abs.3	**Brak znajomości linii przez maszynistę** Prowadzenie pociagów przez maszynistę, nieposiadającego znajomości odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym, jest zabronione.	**Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren** Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist auf der Grenzbetriebsstrecke nicht erlaubt.	Do 408.2301 rozdz. 1 Zu 408.2301 Abschn. 1
8.	Do Ir-1 § 14 zu Ir-1 § 14	**Zgłoszenie dyżurnemu ruchu gotowości pociągu** Pociągi rozpoczynające bieg na stacji Kostrzyn w kierunku Küstrin-Kietz zgłaszają gotowość do odjazdu dyżurnemu ruchu KoA.	**Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist** Auf dem Bahnhof Kostrzyn in Richtung Küstrin-Kietz beginnende Züge, sind beim Fdl KoA fertigzumelden.	Do 408.0321 408.2321 rozdział 2 Zu 408.0321 408.2321 Abschn. 2
9.	Do Ir-1 § 62 ust. 5 Zu Ir-1 § 62, Abs. 5	**Czoło pociągu znajduje się za semaforem** 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 InfraGO AG, maszyniście należy wydać rozkaz pisemny.	**Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus** 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 InfraGO AG das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden, muss der Fahrdienstleiter die Zustimmung durch Befehl erteilen.	Do 408.0331 rozdz. 3 ust. 3 oraz 408.2331 rozdz. 3 ust. 3 Zu 408.0331 Abschn. 3 Abs. 3 und 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3
10.	Do Ir-1 § 58 Zu Ir-1 § 58	**Rozkazy pisemne - Dwujęzyczne druki rozkazów** Dyżurni ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym wydają polecenia na przejazdy przez granicę za pomocą dwujęzycznych druków rozkazów pisemnych zgodnie z pkt. 10.1. Formularz dla rozkazów 1-9 d/pl (przy DB InfraGO AG: 302.2000V01) jest drukowany po obu stronach. Rozkazy 1-9 znajdują się z przodu, a uzasadnienie dla rozkazów 5 lub 6 z tyłu. Przyczyny 80 do 84 zostały dodane tylko dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym. Formularz dla rozkazów 21-95 (przy DB InfraGO AG: 302.2000V02) jest drukowany po obu stronach. Z przodu znajdują się rozkazy 21-95 d/pl, a z tyłu Załącznik językowy do polecenia 95.95 d/pl. Druki rozkazów 1-9 d/pl oraz rozkazów 21-95 d/pl mogą być wypełnione tylko z jednej strony. Używanie wolnego tekstu nie jest zalecane. W celu uzyskania dodatkowych poleceń należy używać rozkazy 21-95. W rozkazie 95.95 uwzględniono dodatkowe dwujęzyczne sformułowania W1 - W14 dla ruchu granicznego. Jeśli wyjątkowo konieczne jest użycie wolnego tekstu, musi być zaznaczone w rozkazie 95 w poleceniu 95.95, a wolny tekst musi być wprowadzony w dwóch językach.	**Schriftliche Befehle - Zweisprachige Befehlsvordrucke** Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf den Grenzbetriebsstrecken erteilen Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten mit den Befehlsvordrucken gemäß Abschn. 10.1. Der Vordruck Befehle 1-9 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V01). Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 1-9 d/pl. Auf der Rückseite befinden sich die Gründe zum Befehl 5 bzw. 6 d/pl. Zusätzlich wurden die Gründe 80 - 84 für den Grenzbetrieb aufgenommen. Der Vordruck Befehl 21-95 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V02). Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 21-95 d/pl. Auf der Rückseite befindet sich das Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95 d/pl. Die Vordrucke Befehle 1-9 d/pl und Befehle 21-95 d/pl dürfen nur einseitig beschrieben werden. Die Verwendung von Freitexten ist nicht vorgesehen. Für zusätzliche Anweisungen werden die Befehle 21 – 95 d/pl genutzt. Im Auftrag 95.95 wurden zusätzlich zweisprachige Wortlaute W1 – W14 für den Grenzbetrieb aufgenommen. Muss ausnahmsweise ein Freitext verwendet werden, ist im Befehl 95 der Auftrag 95.95 anzukreuzen und der Freitext zweisprachig einzutragen.	Do 408.0411 oraz 408.2411 Zu 408.0411 und zu 408.2411 und zu 408.2411 Abschn. 2.8

11.	Do Ir-1 § 59 zu Ir-1 § 59	**Ograniczenie prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym** Przy doraźnych ograniczeniach prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należy powiadomić właściwą dyspozyturę. O ostrzeżeniach doraźnych należy informować drużyny pociągowe przy pomocy rozkazów pisemnych. Ograniczenia występujące po stronie niemieckiej podawane są w „La Bereich Ost", natomiast Ograniczenia stałe występujące po stronie polskiej podawane są w WOS dla Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze. Ograniczenia prędkości na odcinku PKP PLK S.A. mogą zostać ujęte w La- Ost - do czasu ujęcia ich w WOS.	**Geschwindigkeitseinschränkungen auf der Grenzbetriebsstrecke** Bei unvorhergesehenen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecken ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit dem Befehl zu unterrichten. Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf deutscher Seite der Grenzbetriebsstrecke auftreten sind in die La Bereich Ost aufzunehmen, und Längerfristige Geschwindigkeits-einschränkungen, welche auf polnischer Seite auftreten sind in den WOS Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze aufzunehmen. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. können - bis zur Aufnahme in den WOS- in die La aufgenommen werden.	Do 408.2341 rozdział 2 Zu 408.2341 Abschn. 2
		(...)	(...)	
13.	Do Ir-1 § 57 Zu Ir-1 § 57	**Przekazywanie rozkazów pisemnych** Rozkazy pisemne doręcza nastawniczy nastawni KoA lub KoA3 (w zależności od sytuacji ruchowej) na wyraźne polecenie dyżurnego ruchu dysponującego nastawni KoA. Dyżurny ruchu stacji Küstrin-Kietz może również podyktować dwujęzyczne rozkazy d/pl za pomocą urządzeń radiołączności.	**Übermitteln von schriftlichen Befehlen** Auf dem Bahnhof Kostrzyn händigt der Weichenwärter KoA oder KoA3 (je nach Betriebslage) den schriftlichen Befehl aus. Der Fahrdienstleiter Küstrin-Kietz darf zweisprachigen Befehle d/pl auch über Zugfunk diktieren.	Do/zu 408.0411 rozdz. 2 ust. 12 Do/zu 408.2411
		(...)	(...)	
15.	Do Ir-1 § 51 ust. 1 pkt 1, Ir-11 § 28 Zu Ir-1 § 51 Abs. 1 pkt 1 Ir-11 § 28	**Powiadomienie o danych rozkładu jazdy przez dyżurnego ruchu DB InfraGO AG** W DB InfraGO AG dyżurny ruchu może podawć dane o rozkładzie jazdy z dwujęzycznym rozkazem 95.95 wraz z załącznikiem językowym W 1.	**Bekanntgabe von Fahrplanangaben durch den Fdl der DB InfraGO AG** Fahrplanangaben bei DB InfraGO AG dürfen durch den Fdl mit dem zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben werden.	Do 408.0431 rozdz. 2c) zu 408.0431 Abschnitt 2 c)
16.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 1 lit. c i do Ie- 1 (E 1) § 16 pkt 6c Zu Ir-1 § 57 Abs. 3 pkt 1 Buchst. c und zu Ie-1 (E1) § 16 pkt 6c	**Powiadamianie pociągów przy prowadzeniu robót** Jeżeli na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. zostaną ustawione wskaźniki W7, aby polecic maszynistom do podawania sygnałów „Baczność" do ostrzegania pracowników, dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę o wystawienia wskaźników W7. Dyżurny ruchu ESTW Küstrin-Kietz udziela – po poleceniu przez dyżurnego ruchu stacji Kostrzyn – dwujęzycznego rozkazu 95.95 z załącznikiem językowym W 10.	**Unterrichtung der Züge bei der Ausführung von Arbeiten** Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. Signale W7 aufgestellt wurden, um den Triebfahrzeugführer zu beauftragen, Achtungssignale zu geben, um Arbeitende zu warnen, müssen die Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl über die Aufstellung des Signals W 7 unterrichtet werden. Der Fdl ESTW Küstrin-Kietz erteilt nach Beauftragung durch den Fdl Kostrzyn den zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt Nr. W 10.	-
		(...)	(...)	

18.	Do Ir-1 § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 3 pkt 1 lit. d) Zu Ir-1 § 14 Abs. 10 und zu § 58 Abs. 3 Pkt.1d	**Przesyłki wyjątkowo ciężkie** Kiedy w telegramie zarządzającym jest podane, że przesyłka wyjątkowo ciężka poruszać się będzie z prędkością mniejszą niż podana w rozkładzie jazdy prędkość dopuszczalna składu pociągu, dyżurny ruchu musi maszyniście wydać dwujęzyczny rozkaz 5 przyczyna 40.	**Schwerwagen** Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, müssen die Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer einen zweisprachigen Befehl 5 Grund Nr. 40 erteilen.	Do 408.0435 rozdz. 2 Zu 408.0435 Abschn. 2
		(...)	(...)	
20.	Do Ir-1 § 66 ust. 6 Zu Ir-1 § 66 Abs. 6	**Szczególne uregulowania przy popychaniu** Stosowanie lokomotyw popychających przekraczających granicę jest zabronione.	**Besondere Regeln für das Nachschieben:** Die Anwendung des Nachschiebens grenzüberschreitender Züge ist nicht erlaubt.	Do 408.2441 Zu 408.2441
21.	Do Ir-1 § 67 ust. 1a Zu Ir-1 § 67 Abs. 1	**Pociągi pchane** Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.	**Geschobene Züge**: Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf den Grenzbetriebsstrecken außer Mess-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	Do 408.0445 oraz 408.2445 zu 408.0445 und zu 408.2445
		(...)	(...)	
25.	Do Ir-1 § 47 Zu Ir-1 § 47	**Cofnięcie polecenia odjazdu lub przejazdu** 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 rozkaz 4.	**Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages:** 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 4 zu erteilen.	Do 408.0411 rozdz. 5 408.2411 rozdz. 5 Zu 408.0411 Abschn 5 408.2411 Abschn 5
		(...)	(...)	
28.	Do Ir-1 § 54 ust. 7 Zu Ir-1 § 54 Abs. 7	**Zezwolenie na jazdy po torze lewym** W przypadku, gdy dyżurny ruchu nie może udzielić maszyniście zezwolenia na jazdę po torze lewym poprzez sygnał zezwalający (na PKP również Sz) wraz z W24/Zs6, on może udzielić maszyniście polecenie jazdy po torze lewym poprzez wydanie rozkazu G nr 4. Dyżurni ruchu używają do tego dwujęzyczny rozkaz 23.	**Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis** Wenn der Auftrag zur Fahrt ins Gegengleis nicht signalisiert werden kann, darf der Fahrdienstleiter dem Triebfahrfahrzeugführer den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis mit schriftlichem Befehl erteilt werden. Der Fahrdienstleiter erteilt dafür den zweisprachigen Befehl 23.	Do / Zu 408.0463 rozdz. 10 i 408.2463 rozdz. 1 408.0463 Abschn. 10 und zu 408.2463 Abschn 1
29.	do Ir-1 § 52 Zu Ir-1 § 52	**Uregulowania dla jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego** Urządzenia sterowania ruchem na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Kostrzyn – Küstrin-Kietz przystosowana są do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego.	**Regeln für das Fahren auf dem Gegengleis** Auf der Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz - Kostrzyn und Gegenrichtung ist Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet.	do 408.0463 oraz 408.2463 Zu 408.0463 und zu 408.2463
		(...)	(...)	

41.	Do Ir-1 § 55 ust. 10 Zu Ir-1 § 55 Abs. 10	**Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym** Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym i w tranzycie uprzywilejowanym 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.	**Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten** Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt - für gezogene Sperrfahrten 50 km/h, - für geschobene Sperrfahrten 30 km/h, jedoch bei Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung 20 km/h, - die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt richtet sich nach der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs.	Do 408.0481 rozdz. 10 oraz do 408.2481 rozdz. 7 Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481 Abschn. 7
		(...)	(...)	
43.	Do Ir-1 § 55 ust. 6, 7 Zu Ir-1 § 55 Abs. 6, 7	**Jazda powrotna lub kontynuacja jazdy po torze zamkniętym** Jeśli podczas jazdy po torze zamkniętym pociąg jest zatrzymany na wolnym szlaku, wówczas maszynista musi, możliwie jak najszybciej, porozumieć się z dyżurnym ruchu, który wyprawił 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.	**Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt** 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 408.0481 Zu 408.0481
44.	Do Ir-1 § 55 zu Ir-1 § 55	**Zakończenie jazdy po torze zamkniętym** Jeżeli jazda po torze zamkniętym kończy się na stacji, wówczas maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd pociągu w pełnym składzie.	**Sperrfahrt beenden** Wenn eine Sperrfahrt auf einem Bahnhof endet, muss der Tf dem Fdl die Ankunft aller Fahrzeuge melden.	Do 408.0481 Zu 408.0481
		(...)	(...)	
46.	Do Ir-1 § 64 ust. 12 i ust. 14 Ir-1a § 7 ust. 6 Zu Ir-1 § 64, Abs. 12 und Abs. 14 Ir-1a § 7 Abs. 6	**Pominięcie sygnału „Stój" bez zezwolenia** Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego porozumienia się z dyżurnym ruchu w następujących sytuacjach: a) niedopuszczalne przejechanie obok semafora oraz innych sygnalizatorów wskazujących „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	**Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen** Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den 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-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; d) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt; e) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt;	Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531

		tarczy zaporowej (świetlna) – która pokazuje sygnał Ra 12; f) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy tarczy zaporowej (świetlna) – 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 poziom „0” w trybie “UN” przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający; k) nagłe hamowanie w systemie ETCS poziom „0” w trybie “UN” przy semaforze, który pokazuje światło unieważniające. Maszynista może kontynuować jazdę dopiero po otrzymaniu pisemnego rozkazu. Dyżurni ruchu używają do tego dwujęzyczny rozkaz 2 i wskazują w poleceniu x.95 na załącznik językowy W 11.	f) PZB-Zwangsbremsung 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) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; k) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt. Die Weiterfahrt darf nur nach Erteilung eines Befehls erfolgen. Die Fahrdienstleiter erteilen dafür den zweisprachigen Befehl 2, und verweisen im Feld x.95 auf das Wortlautbeiblatt W 11.	
47.	Do Ir-1 § 64 ust. 13 Zu Ir-1 § 64 Abs. 13	**Pominięcie sygnału „Stój” bez pozwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A.** Jeżeli na posterunkach ruchu PKP PLK S.A. pociąg bez pozwolenia minął semafor wskazujący sygnał „Stój” i zatrzymał się poza ukresem rozjazdu, maszynista musi natychmiast podać sygnał „Alarm”.	**Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Halt Signal:** Ist der Triebfahrzeugführer auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. unzulässig an einem Halt zeigenden Signal und über das Grenzzeichen der folgenden Weiche hinausgefahren, muss er sofort das „Alarmsignal“ geben.	Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531
		(...)	(...)	
50.	Do Ie-1 § 14 ust (1), punkt 2) Zu Ie-1 § 14 Abs (1), punkt 2)	**Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych - Oznaczenie czoła pociągu** 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.	**Signale an Zügen - Spitzensignal** Im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. wird das „Spitzensignal eines Zuges, welcher entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung auf einem Gleis einer zwei- und mehrgleisigen Strecke fährt“ - Pc-2 - nicht geführt. Züge auf dem Gegengleis führen das Spitzensignal Pc-1/Zg1.	Do 301.1101 odc. 2 Zu 301.1101 Abschn 2
51.	Do Ir-1 § 77 ust. 1 Zu Ir-1 § 77 Abs. 1	**Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu** Jeżeli stwierdzono nieprawidłowy sygnał czoła pociągu, należy zgłosić to dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do granicy państwa . Dyżurny ruchu zatrzymuje tam pociąg. Po zatrzymaniu pociągu, należy postępować według przepisów KPI. W niniejszym MPG można ustalić zasady uzupełniające.	**Spitzensignal nicht in Ordnung** Wenn festgestellt wird, dass das Spitzensignal nicht in Ordnung ist, ist dies dem Fahrdienstleiter der der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestelle zu melden. Der Fahrdienstleiter muss den Zug dort anhalten. Nach dem Anhalten des Zuges ist nach den Regeln des jeweiligen EIU zu verfahren. In der vorliegenden ÖGV können Ergänzungen getroffen werden.	Do 408.0551 rozdz. 1 408.2691 rozdz. 6 Zu 408.0551 Abschn. 1 zu 408.2691 Abschn.6
		(...)	(...)	

53.		**Pozostaje otwarte**	**Bleibt offen**	
54.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k	**Zmniejszone tarcie między kołami a szyną** Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kołami a szyną, to musi on powiadomić kolejne pociągi jadące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym. (...) 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.	**Verminderter Reibwert** Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen. (…) 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.	Do 408.0561 oraz 408.2561 rozdz. 2 ust. 2 Zu 408.0561 und 408.2561Abschn. 2 Abs. 2
55.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) i § 64 ust. 17, i § 70 ust. 6-13 Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k und § 64 Abs. 17, und § 70 Abs. 6-13	**Unieruchomiony pociąg na szlaku** (...) Jeśli maszynista pojazdu dwutrakcyjnego może kontynuować jazdę unieruchomionego pociągu, to po zmianie rodzaju trakcji, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu. (...)	**Liegengebliebener Zug auf der freien Strecke** (…) Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegengebliebenen Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren. (...)	Do 408.0571 rozdz. 5 do 7 oraz 408.2571 rozdz. 5 do 7 Zu 408.0571 Abschn. 5 bis 7 und zu 408.2571Abschn. 5 bis 7
56.	Do Ir-1 § 64, ust 17 zu Ir-1 § 64 (17)	**Nieplanowe zatrzymanie pociągu na na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym (np. uszkodzenie pojazdu trakcyjnego)** (1) Jeżeli na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dojdzie do nieplanowego zatrzymania pociągu n.p. z powodu uszkodzonego pojazdu trakcyjnego, maszynista musi zawiadomić niezwłocznie dyżurnego ruchu i zażądać potrzebnej pomocy. (2) O nieplanowym zatrzymaniu pociągu dyżurni ruchu informują się wzajemnie. (3) Jeżeli zatrzymany pociąg może jechać dalej, maszynista jest zobowiązany zawiadomić dyżurnego ruchu tego posterunku, którego poinformował o zatrzymaniu. Maszynista może jechać dalej tylko za zgodą dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do szlaku, na którym pociąg się znajduje. (4)W przypadku, gdy nie można zawiadomić dyżurnego ruchu o możliwości kontynuowania jazdy po nieplanowanym zatrzymaniu na szlaku, maszynista może prowadzić pociag na zasadach „jazdy na widoczność” do miejsca, gdzie można nawiązać łączność z dyżurnym ruchu.	**Halt aus unvorhergesehenem Anlass (z.B. Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke)** (1) Wenn auf der Grenzbetriebsstrecke ein Zug aus unvorhergesehenem Anlass, z.B. wegen eines schadhaften Fahrzeuges, hält, hat der Triebfahrzeugführer unverzüglich den Fahrdienstleiter zu verständigen und Hilfe anzufordern. (2) Über das unvorhergesehene Halten auf der Strecke informieren sich die Fdl gegenseitig. (3) Wenn ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren kann, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter, dem er das Halten mitgeteilt hat, von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen. Der Triebfahrzeugführer darf nur weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt hat. (4) Kann die Verständigung nicht herbeigeführt werden, muss der Triebfahrzeugführer bis zur Stelle, wo die Verständigung herbeigeführt werden kann, auf Sicht fahren. (5) Ist das schadhafte Triebfahrzeug nicht fahrtüchtig, informiert der Fdl die zuständige	Do 408.0571 408.2571 zu 408.0571 408.2571

		(5) W przypadku uszkodzenia pojazdu trakcyjnego, który nie jest zdolny do dalszej jazdy, dyżurny ruchu informuje właściwego dyspozytora o konieczności zadysponowania pojazdu trakcyjnego w celu zwolnienia szlaku granicznego. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie wraz z Betriebszentrale Berlin wspólnie ustalają, z której stacji oraz w którym kierunku należy wysłać pojazd zastępczy w celu zwolnienia szlaku granicznego.	Betriebsleitung über die Notwendigkeit der Stellung eines Ersatztriebfahrzeuges. Die Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym in Szczecin entscheidet gemeinsam mit der Betriebsleitung Berlin, von welcher Seite ein Ersatztriebfahrzeug an den schadhaften Zug zu senden ist, und in welcher Richtung die Grenzbetriebstrecke zu räumen ist.	
57.	Do Ir-1 § 69 ust. (3), (8) § 70 Zu Ir-1 § 69 Abs. (3), (8) § 70	**Zabezpieczanie pojazdów na szlaku** Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na szlaku odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym podane są w rozdziale 5.1.3.	**Sichern der Fahrzeuge auf der Strecke:** 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 408.2351 Zu 408.2351
58.	Do Ir-1 § 70 ust. 1-5 Zu Ir-1 § 70 Abs. 1-5	**Pozwolenie, prędkość i warunki szczególne przy cofaniu pociągu** (...) Dla pociągów przekraczających granicę cofanie pociągu bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu jest zabronione. (...) 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.	**Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen** (...) Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten. (...) Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann. 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden. Der Triebfahrzeugführer muss das Ende des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des zurückgesetzten Zuges dem Fahrdienstleiter melden.	Do 408.0572 rozdz. 4-6 Zu 408.0572 Abschn 4-6 Do 408.2572rozdz. 2 zu 408.2572 Abschn. 2
59.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69; i Ie-1 § 2 ust. 14 I § 15 ust. 1 pkt 1 i 2 Zu Ir-1 § 65 Abs. und § 69, und Ie- 1 § 2 Abs. 14 und § 15 Abs. 1 pkt 1 und 2	**Żądanie zatrzymania pociągu przy grożącym niebezpieczeństwie** Przy grożącym niebezpieczeństwie, któremu można zapobiec lub zmniejszyć jego skutki poprzez zatrzymanie pociągów, należy nadać sygnał alarmowy do zatrzymania wg postanowień zarządcy infrastruktury, którego infrastruktura jest eksploatowana. (...)	**Nothaltauftrag geben bei drohender Gefahr** Bei drohender Gefahr, die durch Anhalten von Zügen abgewendet oder gemindert werden kann, ist der Nothaltauftrag nach den Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers zu geben, dessen Infrastruktur befahren wird. (...)	Do 408.2581 rozdz. 3 Zu 408.2581 Abschn. 3 Do 408.0581 rozdz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3

60.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 Ie-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 Ie-1 § 15 Abs. 1 pkt. 1 Buchst. d und pkt 2 Buchst. e und f	**Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC** 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 InfraGO 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 widoczność" do najbliższego posterunku ruchu nawet, jeżeli posterunek ten leży na obszarze prowadzenia ruchu sąsiedniego zarządcy infrastruktury, chyba że otrzymał od dyżurnego ruchu inne polecenie.	**Notruf / Alarmsignal** 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 InfraGO 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 408.0581 rozdz. 3 oraz 408.2581 rozdz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3 und zu 408.2581 Abschn. 3
61.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69	**Dalsze postępowanie po poleceniu zatrzymania w trybie awaryjnym** 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.	**Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages**: 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 408.0581rozdz. 4 oraz 408.2581 rozdz. 4 408.0581 Abschn. 4 und zu 408.2581 Abschn. 4
		(...)	(...)	

72.	Do § 19 ust. 5 Zu § 19 Abs. 5	**Przekroczenie długości pociągów** Przekroczenie długości pociągu na stacji Kostrzyn i Küstrin-Kietz jest niedozwolone ponad użyteczną długość torów stacyjnych.	**Überschreiten der Länge von Zügen:** Eine Überschreitung der Zuglängen, die sich aus den vorliegenden nutzbaren Gleislängen für die Bahnhöfe Küstrin-Kietz beziehungsweise Kostrzyn ergeben, ist nicht zulässig.	Do 408.2711 zu 408.2711
73.	Do Ir-1 oraz Ir-9 Zu Ir-1 sowie Ir-9	**Postanowienia dotyczące jazd manewrowych na stacjach zmiany systemu** (1) Na stacji zmiany systemu DB InfraGO AG obowiązują reguły ujęty w instrukcji 408.48. (2) Na stacji zmiany systemu PKP PLK S.A. obowiązują postanowienia instrukcji Ir-1 oraz instrukcji Ir-9.	**Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten auf den Systemwechselbahnhöfen** (1) Auf den Systemwechselbahnhof der DB InfraGO AG gelten die Regeln der Ril 408.48. (2) Auf den Systemwechselbahnhof der PKP PLK S.A. gelten die Regeln der Fahrdienstvorschrift Ir-1 und der Rangiervorschrift Ir-9.	Do 408.48 Zu 408.48
		(...)	(...)	
75.	Do Ir-1 § 63 ust. 28 i Ir 9 §14 Zu Ir-1 § 63 Abs. 28 und Ir 9 §14	**Zabezpieczanie pojazdów przed zbiegnięciem (na stacjach):** Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na stacjach odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu stacji podane są w ust. 5.2.	**Festlegen von Fahrzeugen im Bahnhof:** Für das Sichern der Fahrzeuge in den Bahnhöfen sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Neigungen der Bahnhöfe sind im Abschnitt 5.2 angegeben.	Do 408.4831 rozdz. 2 Zu 408.4831 Abschn. 2
		(...)	(...)	

77.	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	**Zgłoszenie zwolnienia toru szlakowego po zakończeniu manewrów** Maszynista (kierownik manewrów) musi zgłosić właściwemu dyżurnemu ruchu (nastawniczemu) ukończenie manewrów i powrót składu manewrowego w całości zgodnie z przepisami KPI prowadzącego ruch.	**Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden:** 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 408.4841 rozdz. 4 Zu 408.4841 Abschn. 4

7.2. Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania

7.2.1.Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów

7.2.1.1 Przełączenie urządzeń dla kierunku jazdy z Polski do Niemiec

Dla przełączenia systemu SHP na system PZB wymagane jest zatrzymanie pociągu na stacji Kostrzyn. Postój w celu przełączenia urządzeń SHP/PZB należy zamówić we wniosku na RJ.
W przypadku pociągów pasażerskich z postojem handlowym przełączanie odbywa się podczas postoju przy peronie.
W przypadku pozostałych pociągów, przełączanie musi odbyć się przed semaforami drogowskazowymi w rejonie nastawni KoA (E1-E9).
Pociągi jadące z rejonu KoB stacji Kostrzyn wykonują przełączanie przed semaforem drogowskazowym H100 (km 0,714 linii 828).
Fakt przełączenia urządzeń SHP na PZB maszynista pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu następującymi słowami: „KoA, w pociągu nr …….. PZB zostało załączone”.

7.2.1.2. Przełączenie urządzeń dla kierunku jazdy do Polski.

Punktem przełączenia urządzeń systemów zabezpiecających jazdy PZB na SHP jest stacja Kostrzyn.

Do przełączenia systemu PZB na SHP wymagane jest zatrzymanie pojazdu na stacji Kostrzyn. Postój w celu przełączenia urządzeń PZB na SHP należy zamówić we wniosku na RJ.
W przypadku pociągów pasażerskich z postojem handlowym przełączanie odbywa się podczas postoju przy peronie.
W przypadku pozostałych pociągów przełączanie musi odbyć się przed semaforami wyjazdowymi w rejonie KoA stacji Kostrzyn (D2-D11).
Pociągi jadące w kierunku linii kolejowej nr 273 wykonują przełączanie przed semaforem drogowskazowym S100 (km 0,181 linii 828).
Fakt przełączenia urządzeń PZB na SHP maszynista pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu następującymi słowami: „KoA, w pociągu nr …….. SHP zostało załączone”.

7.2. Betriebliche Vorgaben zur Transition

7.2.1. Transition der Zugsicherungssysteme

7.2.1.1. Transition in Richtung Deutschland

Im Bahnhof Kostrzyn ist ein Halt einzulegen, um die Umschaltung vom SHP- zum PZB - Zugbeeinflussungssystem auszuführen, der vom EVU zu bestellen ist.
Für Reisezüge mit Verkehrshalt erfolgt die Umschaltung im Stand am gewöhnlichen Halteplatz am Bahnsteig.
Bei allen anderen Zügen hat die Umschaltung an den Zwischensignalen des Stellwerks KoA (E1-E9) zu erfolgen.
Züge aus dem Bereich KoB führen die Transition am Zwischensignal H100 (km 0,714 der Strecke 828) durch.

Die erfolgte Umstellung der Zugsicherungseinrichtung von SHP auf PZB meldet der Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter KoA mit dem Wortlaut „KoA, w pociągu nr …PZB zostało załączone“.

7.2.1.2. Transition in Richtung Polen.

Umschaltpunkt für die Zugbeeinflussungsanlagen von PZB auf SHP ist der Bahnhof Kostrzyn.

Dazu wird im Bahnhof Kostrzyn ein Halt eingelegt, der vom EVU zu bestellen ist.

Für Reisezüge mit Verkehrshalt erfolgt die Umschaltung am gewöhnlichen Halteplatz am Bahnsteig.
Bei allen anderen Zügen hat die Umschaltung vor den Ausfahrsignalen des Bezirks KoA-1 (D2-D11) zu erfolgen.
Züge in Richtung der Strecke 273 führen die Transition am Zwischensignal S100 (km 0,181 der Strecke 828) durch.

Die erfolgte Umstellung der Zugsicherungseinrichtung von PZB auf SHP meldet der Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter KoA mit dem Wortlaut „KoA, w pociągu nr …SHP zostało załączone“.

7.2.1.3. Przełączenie urządzeń w pociągach kursujących z Niemiec tylko do Kostrzyna do okręgu KoA stacji i z powrotem

Nie ma potrzeby przełączania na system SHP, ponieważ punkt przełączania urządzeń znajduje się w tym samym miejscu dla pociągów kończącyh i rozpoczynających bieg.

7.2.1.4. Wykonanie przełączenia za pomocą urządzeń technicznych infrastruktury

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Kostrzyn – Küstrin-Kietz nie jest wyposażony w żadne urządzenia techniczne umożliwiające dynamiczne przełączenie urządzeń oddziaływania. Jeśli będzie przewidziane zabudowanie technicznych urządzeń umożliwiających takie przełączenie wówczas wymagane są szczegółowe uzgodnienia pomiędzy DB InfraGO AG a PKP PLK S.A.

7.2.1.5. Wykonanie manualnego przełączenia podczas jazdy

Dla pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia pozwalające dokonać manualnego przełączenia podczas jazdy obowiązują następujące postanowienia:
Pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi z kierunku Niemiec do Polski muszą przełączyć urządzenia na wysokości semaforów wjazdowych F względnie FF stacji Küstrin-Kietz, a przed osiągnięciem tarcz ostrzegawczych ToJ lub ToK odnoszących się do semaforów wjazdowych stacji Kostrzyn.
Pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi z kierunku Polski do Niemiec muszą przełączyć urządzenia niezwłocznie po minięciu wskaźnika W5 stacji Kostrzyn, a przed osiągnięciem tarcz ostrzegawczych Vf lub Vff odnoszących się do semaforów wjazdowych stacji Küstrin-Kietz. Fakt przełączenia urządzeń SHP na PZB maszynista pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu w Küstrin-Kietz.

7.2.2. Przełączanie radiołączności pociągowej

Przełączenia urządzeń na niemiecką radiołączność pociągową należy dokonać w odpowiednim czasie pomiędzy wskaźnikiem W5 stacji Kostrzyn ustawionym w km 341,255, a granicą prowadzenia ruchu, tak aby maszynista był dostępny dla dyżurnego ruchu Küstrin-Kietz od granicy prowadzenia ruchu w km 342,453/82,856.
Przełączanie urządzeń na polską radiołączność pociągową (analogową) na kanał radiołączności R3 następuje przy wskaźniku W 28 ustawionym w km 342,290.

7.2.1.3. Transition für Züge des Reiseverkehrs, welche von Deutschland her nur bis Kostrzyn in den Bereich KoA und zurück verkehren

Auf eine Umschaltung auf das System SHP wird verzichtet, da der Zugendbahnhof und Zuganfangsbahnhof gleichzeitig auf den Umschaltpunkt fallen.

7.2.1.4. Durchführung von durch die Infrastruktur technisch gestützten Transitionsverfahren

Auf der Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz – Kostrzyn sind durch die Infrastruktur technisch gestützte Komponenten für die fahrende/dynamische Transition nicht vorhanden. Soweit ein technisches Transitionsverfahren zum Einsatz vorgesehen ist, bedarf dies jeweils einer besonderen Definition und Vereinbarung zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A.

7.2.1.5. Durchführung einer manuellen Transition während der Fahrt

Für Triebfahrzeuge, bei denen die Transition während der Fahrt manuell ausgeführt werden kann, sind nachfolgende Regelungen vorgesehen:
Bei Triebfahrzeugen aus Richtung Deutschland ist die Umschaltung von PZB auf SHP-System in Höhe der Einfahrsignale F bzw. FF des Bahnhofs Küstrin-Kietz und vor Erreichen der Vorsignale ToJ bzw. ToK des Bf. Kostrzyn vorzunehmen.

Bei Triebfahrzeugen in Richtung Deutschland ist die Umschaltung von SHP auf das PZB-System unmittelbar nach Passieren des Signals W5 des Bf Kostrzyn und vor Erreichen der Einfahrvorsignale Vf oder Vff des Bahnhofs Küstrin-Kietz vorzunehmen. Der Triebfahrzeugführer hat dies dem Fahrdienstleiter Küstrin-Kietz zu bestätigen.

7.2.2. Transition der Zugfunksysteme

Die Umschaltung in das deutsche Funknetz ist zwischen der Rangierhalttafel W5 des Bf Kostrzyn – aufgestellt in km 341,255 und der Betriebsführungsgrenze vorzunehmen, so dass der Tf für den Fdl Küstrin-Kietz ab der Betriebsführungsgrenze (km 342,453/82,856) erreichbar ist.
Die Umschaltung in das polnische analoge Zugfunknetz - auf den Zugfunkkanal R 3 - erfolgt in Höhe des sonstigen Signals W 28 im km 342,290.

7.3. Ruch pociągów na i z linii nr 273

(1) Dla okręgu KoB stacji Kostrzyn (tory główne 1pn-7pn oraz tory boczne 9pn-19pn) nie przewiduje się odstępstw i uzupełnień od obowiązujących na sieci PKP PLK S.A. przepisów i instrukcji.

(2) Przejazdy pociągów z Küstrin do okręgu KoB stacji Kostrzyn na linii kolejowej nr 273 (Wrocław Główny – Szczecin Główny) są możliwe pod następującymi warunkami:

- Pociąg musi być przygotowany do kursowania na polskiej sieci - najpóźniej na stacji Küstrin - w taki sposób, aby spełniał wymagania zawarte w polskich warunkach użytkowania sieci "Regulamin Sieci" w uzupełnieniu do wymagań zawartych w niemieckim Regulaminie Sieci INB.-
- od ostatniego postoju na terytorium Niemiec (najpóźniej od Küstrin) maszynista pociągu musi spełniać wymagania polskich warunków użytkowania sieci "RegulaminSieci" w uzupełnieniu do wymagań zawartych w INB, lub drużyna trakcyjna musi być dwuosobowa - jeśli każdy maszynista posiada świadectwo dla swojej sieci.
- przed zgłoszeniem gotowości do odjazdu dyżurnemu ruchu w Küstrin, maszynista musi zgłaszać gotowość pociągu do przekazania do okręgu KoB dyżurnemu ruchu KoA w Kostrzynie pod numerem +48 95 71 22 331 zgodnie z § 14 ust. 6 Ir-1.

Wjazd na stację Kostrzyn odbywa się od semafora wjazdowego J przez rozjazdy 578/577 oraz 574 do toru 100, który stanowi połączenie do okręgu KoB.

Przed semaforem drogowskazowym S100 w km 0,181 linii kolejowej nr 828 należy zaplanować postój do przełączenia systemów ABP z PZB na SHP. Postój ten jest dozwolony w celu przełączania systemów ABP.
Na torze 100, będącym linią kolejową nr 828, nie należy planować i dokonywać wymiany drużyny pociągowej, odgłędzin technicznych wagonów itp.

(3) Przejazdy pociągów z okręgu KoB stacji Kostrzyn na linii kolejowej nr 273 (Wrocław Główny – Szczecin Główny) bezpośrednio do stacji Küstrin są możliwe pod następującymi warunkami:

- pociąg musi być przygotowany w taki sposób, aby spełniał wymagania zawarte w INB DB InfraGO oprócz wymagań zawartych w Regulaminie Sieci PKP PLK S.A.

- oprócz wymagań określonych w Regulaminie Sieci, maszynista musi spełniać wymagania INB, lub drużyna trakcyjna musi być dwuosobowa - jeśli każdy maszynista posiada świadectwo dla swojej sieci.

7.3. Zugfahrten von und zur Strecke 273

(1) Für den Bereich KoB (Hauptgleise 1pn-7pn, und die Nebengleise 9pn-19pn) sind keine Abweichungen und Ergänzungen zum gültigen Regelwerk der PKP PLK S.A. erfasst.

(2) Zugfahrten von Küstrin in den Bahnhofsbereich KoB an der Strecke 273 (Wrocław Główny – Szczecin Główny) sind unter folgenden Bedingungen möglich:

- der Zug muss – spätestens auf dem Bahnhof Küstrin - so für das polnische Netz vorbereitet sein, dass er zusätzlich zu den in den INB enthaltenen Anforderungen – die in den polnischen Netznutzungsbedingungen „RegulaminSieci“ enthaltenen Anforderungen erfüllt.
- der Triebfahrzeugführer muss ab dem letzten Halt auf deutschem Gebiet (spätestens ab Küstrin) zusätzlich zu den in den INB enthaltenen Anforderungen – die der polnischen Netznutzungsbedingungen „RegulaminSieci“ erfüllen, oder das Tfz-Personal ist zweimännig zu bilden – wenn jeder Tf die Zusatzbescheinigung für das jeweilige Netz besitzt.
- vor der Fertigmeldung an den Fdl Küstrin, hat der Tf beim Fdl KoA in Kostrzyn unter der Telefonnummer +48 95 71 22 331 eine Meldung nach § 14 (6) der polnischen Fahrdienstvorschrift abzugeben.

Die Einfahrt in den Bahnhof Kostrzyn erfolgt ab dem Esig J über die Weichen 578/577 und ab dem Stellwerk KoA3 über Weiche 574 in das Gleis 100, welches die Verbindung zum Bahnhofsteil KoB bildet.
Am Zwischensignal S100 in km 0,181 der Strecke 828 ist ein Transitionshalt einzuplanen, um das Zugsicherungssystem von PZB auf SHP umzuschalten. Der Halt ist zur Transition zulässig, im Gleis 100 sind keine Personalwechsel, Wagentechnische Untersuchungen usw. zu planen und durchzuführen.

(3) Zugfahrten aus dem Bahnhofsbereich KoB an der Strecke 273 (Wrocław Główny – Szczecin Główny) direkt nach Küstrin sind unter folgenden Bedingungen möglich:

- der Zug muss so vorbereitet sein, dass er zusätzlich zu den in den polnischen Netznutzungsbedingungen „RegulaminSieci“ enthaltenen Anforderungen – die in den INB der DB InfraGO enthaltenen Anforderungen erfüllt.
- der Triebfahrzeugführer muss auf polnischem Gebiet zusätzlich zu den in den polnischen Netznutzungsbedingungen „RegulaminSieci“ enthaltenen Anforderungen – die Anforderungen der INB erfüllen, oder das Tfz-Personal ist zweimännig zu bilden – wenn jeder Tf die Zusatzbescheinigung für das jeweilige Netz besitzt.

Wyjazd z okręgu KoB stacji Kostrzyn odbywa się od semaforów drogowskazowych U2-U7 na tor 100, który tworzy połączenie z okręgiem KoA stacji Kostrzyn.
Przed semaforem drogowskazowym H100 w km 0,714 linii kolejowej nr 828 należy zaplanować postój w celu przełączenia systemu ABP z SHP na PZB. Na torze 100, będącym linią kolejową nr 828, nie należy planować i dokonywać wymiany drużyny pociągowej, odgłędzin technicznych wagonów itp.

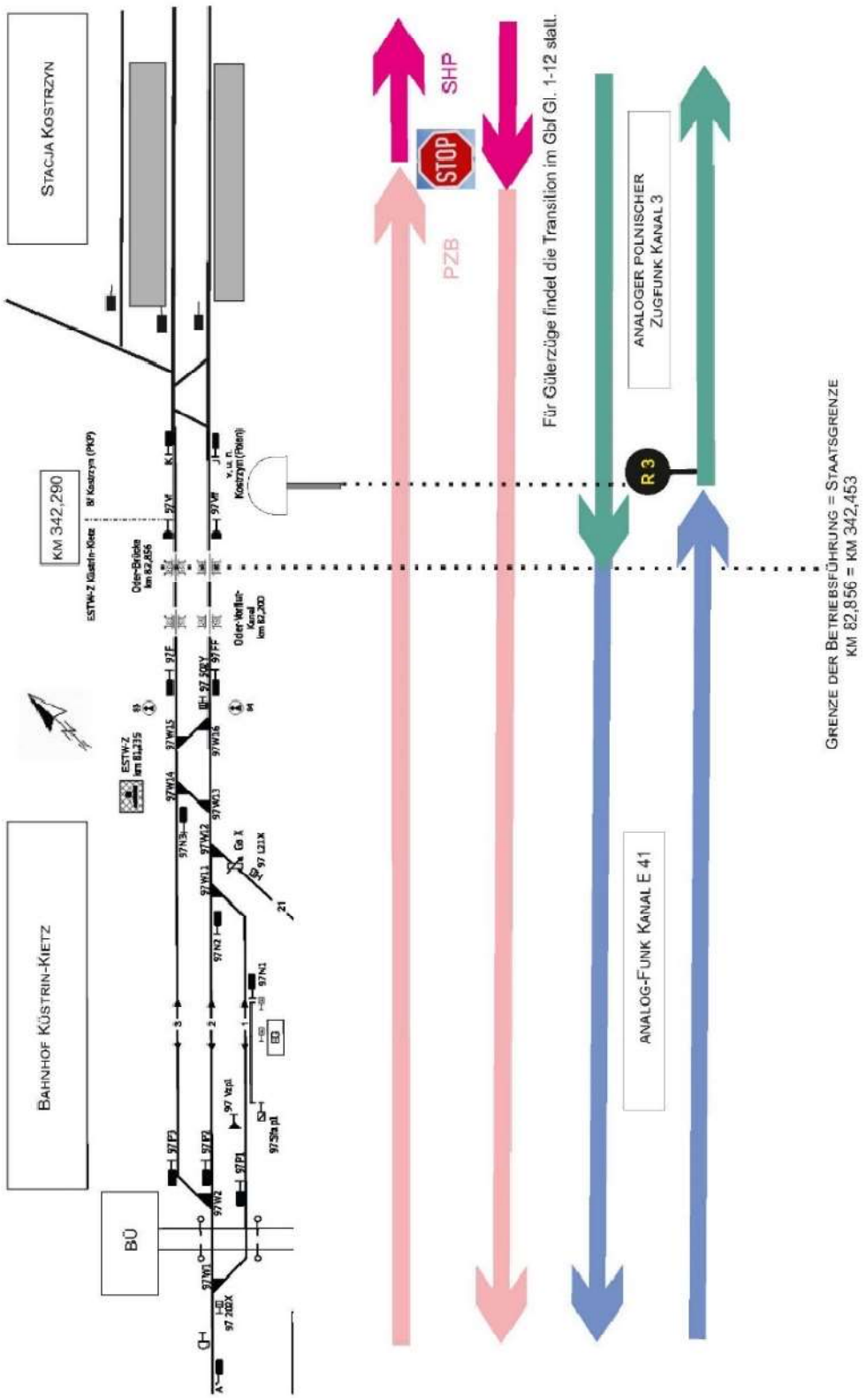
(4) Pojazdy trakcyjne bez wyposażenia SHP mogą kursować z kierunku Küstrin do okręgu KoB stacji Kostrzyn, jeżeli drużyna trakcyjna jest dwuosobowa zgodnie z § 15 Ir-1.

(5) Pojazdy trakcyjne, które nie spełniają wymagań określonych w rozdziału 6.2.(3), mogą wjeżdżać z kierunku Küstrin do okręgu KoB stacji Kostrzyn, jeżeli personel pojazdu trakcyjnego dysponuje radiotelefonem przenośnym, który działa w sieci PKP PLK S.A. i może reagować na sygnały alarmowe A 1r. Należy przestrzegać przepisów § 12 ust. 6 instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5.

Die Ausfahrt aus dem Bahnhofsteil KoB erfolgt ab den Zsig U2-U7 in das Gleis 100, welches die Verbindung zum Bahnhofsteil KoA bildet.
Am Zwischensignal H100 in km 0,714 der Strecke 828 ist ein Transitionshalt einzuplanen, um das Zugsicherungssystem von SHP auf PZB umzuschalten. Der Halt ist nur zur Transition zulässig, im Gleis 100 sind keine Personalwechsel, Wagentechnische Untersuchungen usw. zu planen.

(4) Triebfahrzeuge ohne SHP-Ausrüstung dürfen aus Richtung Küstrin bis in den Bahnhofsteil KoB fahren, wenn das Triebfahrzeugpersonal nach § 15 der polnischen Fahrdienstvorschrift zweimännig gebildet ist. *

(5) Triebfahrzeuge, welche die Anforderungen des Abschnittes 6.2.(3) nicht erfüllen, dürfen aus Richtung Küstrin bis in den Bahnhofsteil KoB fahren, wenn das Triebfahrzeugpersonal über ein Handfunkgerät verfügt, welches auf dem Netz der PKP PLK S.A. arbeitet und auf die Notsignale A 1r reagieren kann. Die Regeln des § 12 Abs. 6 der polnischen Funkvorschrift Ir-5 sind einzuhalten. * * * * * *


STACJA KOSTRZYN
BAHNHOF KÜSTRIN-KIETZ
BÜ
KM 342,290
SHP
STOP
PZB
Für Güterzüge findet die Transition im Gbf Gl. 1-12 statt.
ANALOGER POLNISCHER ZUGFUNK KANAL 3
ANALOG-FUNK KANAL E 41
R 3
GRENZE DER BETRIEBSFÜHRUNG = STAATSGRENZE
KM 82,856 = KM 342,453

9. Postanowienia końcowe

9.1. Postanowienia ogólne

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

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

9.3. Nadanie mocy prawnej

Aktualizacja nr 3 do „Miejscowego porozumienia granicznego między DB InfraGO AG Region Ost, Betrieb Netz Cottbus i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Kostrzyn – Küstrin-Kietz wchodzi w życie dnia 14.06.2026r.
Treść Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008. nie stosuje się na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym regulowanym niniejszym MPG.

9. Schlussbestimmungen

9.1. allgemeine Regelungen

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

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

(...)

9.3. Inkraftsetzung

Die Aktualisierung Nr.3 der „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych in Zielona Góra für die Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz - Kostrzyn tritt am 14.06.2026 in Kraft.

Die Regeln der allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖGV aufgeführten Grenzbetriebsstrecke nicht angewendet.

(...)

10. Załączniki

10.1. Wzory druków i określenia uzupełniające

Dwujęzyczny rozkaz 1-9, dwujęzyczny krajowy rozkaz 21-95 i załącznik językowy do rozkazu 95.95

- dwujęzyczne pisemne rozkazy 1-9 pl/d [Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V01)] publikowany na stronie internetowej DB InfraGO INB w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

www.dbinfrago.com/bt-rw

- dwujęzyczne krajowe rozkazy 21-95 pl/d i załącznik językowy do rozkazu 95.95 [Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V02)] publikowany na stronie internetowej DB InfraGO w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

www.dbinfrago.com/bt-rw

10. Anhänge

10.1. Vordrucke und ergänzende Bestimmungen

Zweisprachiger Befehl 1-9, Zweisprachiger nationaler Befehl 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95

- zweisprachige schriftliche Befehle 1-9 d/pl [Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V01)] veröffentlicht in den INB bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter

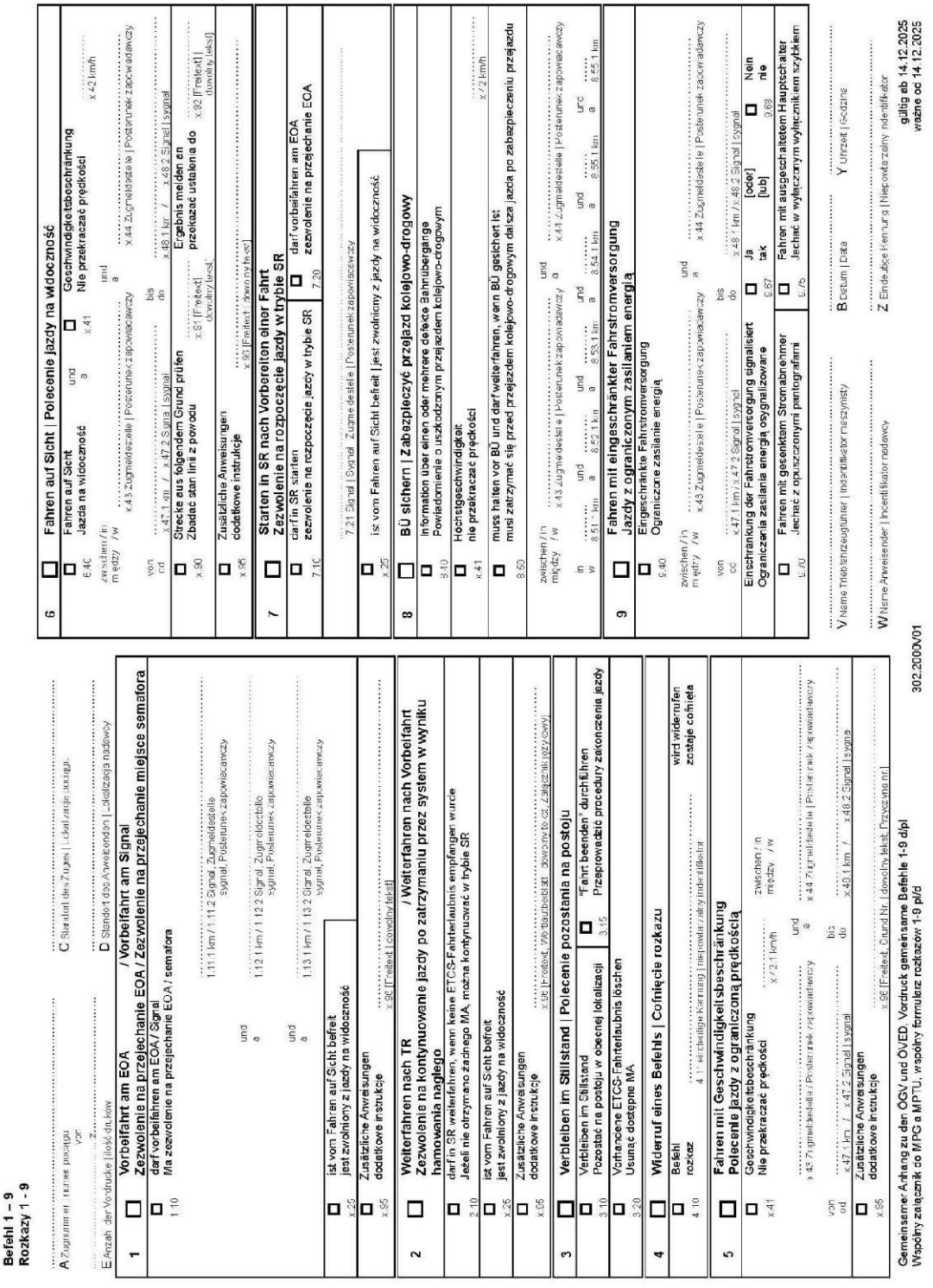
www.dbinfrago.com/bt-rw

- zweisprachige nationale Befehle 21-95 d/pl und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 [Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V02)] veröffentlicht in den INB bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter

www.dbinfrago.com/bt-rw

10.1.1. Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d (strona przednia)

10.1.1. Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl (Vorderseite)



Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d (strona tylna = przyczyny dla rozkazu 5 i 6)

Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl (Rückseite = Gründe für Bef. 5 und 6)

Gründe zum Befehl 5 und 6
Przyczyny do rozkazu nr 5 i 6

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
10	Gleis kann besetzt sein Tor może być zajęty	auf Sicht na widoczność
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis Ludzi na torze / dzieci w pobliżu toru	auf Sicht na widoczność
12	Fahrzeuge im Gleis Pojazdy na torze	auf Sicht na widoczność
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Na torze zamkniętym znajduje się kilka pociągów	auf Sicht na widoczność
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der DB InfraGO AG Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze DB InfraGO AG	30 km/h
15	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 kozłem oporowym	20 km/h
16	Kein Durchrutschweg Brak drogi ochronnej za semaforem	30 km/h
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit Jazda w okresie nieczynnego postoju ruchu.	50 km/h
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren Pociąg pasażerski musi wyjątkowo przejeżdżać przez tory towarowe	40 km/h
19	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert Przejazdy kol.-drog. niedostatecznie zabezpieczone	20 km/h
20	Spurrillen nicht von Eis und Schnee befreit Rowki szyr. nieoczyszczone ze śniegu i lodu	30 km/h
21	Reisenden übergang nicht gesichert Przejścia dla podróżnych niezabezpieczone	5 km/h
22	Bauarbeiten Roboty	„
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis Miejsce nieprzejezdne na zamkniętym torze	auf Sicht na widoczność
24	Zustand nach Bauarbeiten Stan po robotach	„
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt Niezawiadomienia kierownika robót	auf Sicht na widoczność
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La oder WOS Niższa prędkość w stosunku do WOS lub La	„
27	Beschädigte im gesperrten Gleis Pracownicy na zamkniętym torze	20 km/h und auf Sicht 20 km/h i na widoczność
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau Podejrzenia uszkodzenia nawierzchni	26 km/h und auf Sicht 25 km/h i na widoczność
29	Mängel am Oberbau Zły stan nawierzchni	„
30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) Podejrzenia uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) Podejrzenie uszkodzeń na skutek złych warunków atmosferycznych (usuwisko, wywroty itp.)	auf Sicht na widoczność
32		
33	PZB-Streckeneinrichtungen gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung) Torowe urządzenie PZB uszkodzone (nie ma zastosowania przy pociągach prowadzone na wskazaniach kabinowych)	50 km/h
34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od zwrotnic	50 km/h

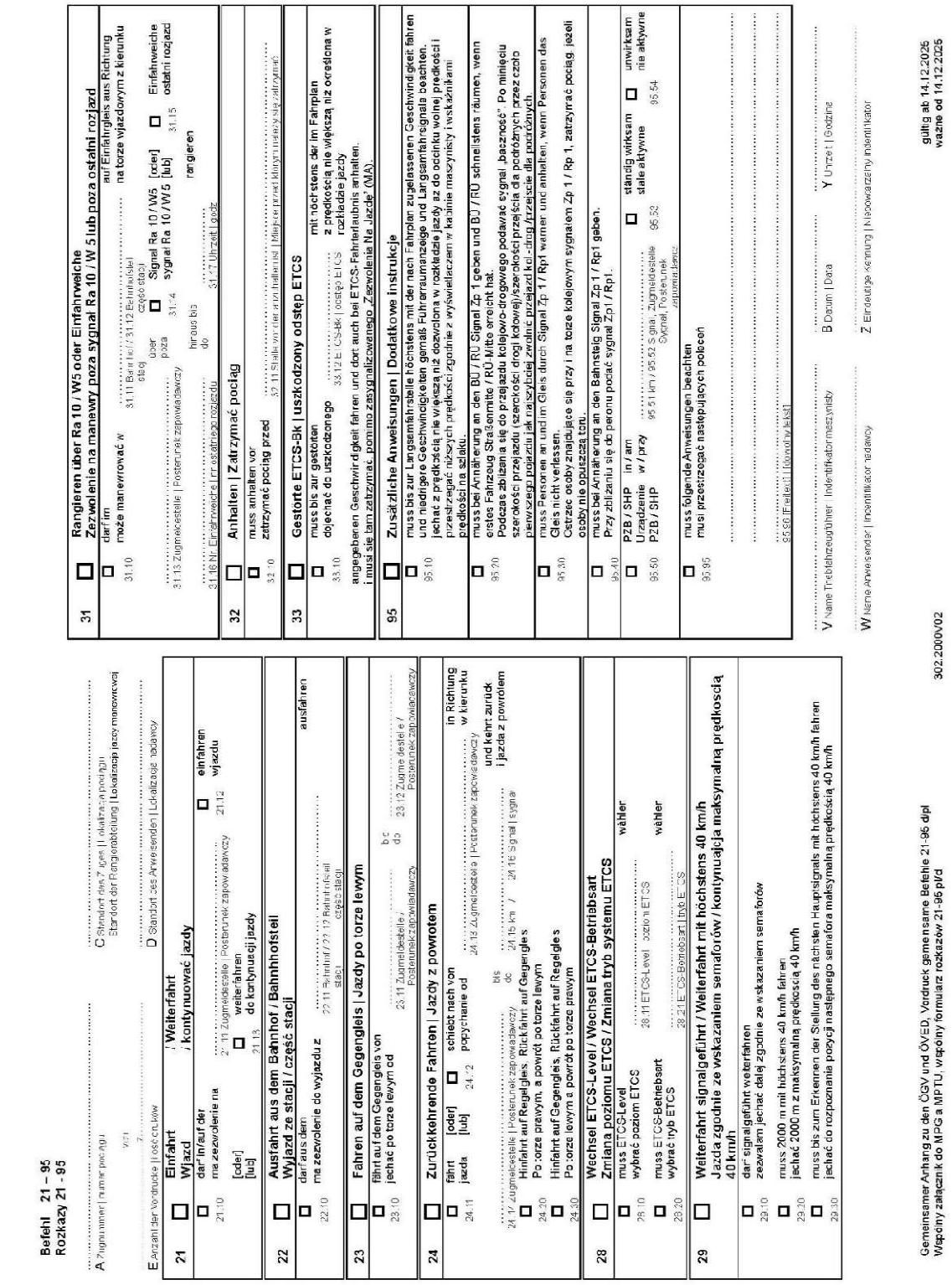
Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Zwrotnica zabezpieczona zamkiem HV 73 bez blokady	5 km/h
36		
37	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Ostrzeżenie podróżnych na peronie jest niemożliwe	„
38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Brak informacji o zmianie peronu	auf Sicht na widoczność
39	Engstelle für LÜ-Sendungen Miejsce zwężone dla przesyłek z przekroczoną skrajnią	10 km/h
40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen Ograniczona nośność budowli inżynierskich dla przesyłek nadzwyczajnych	„
41	Spitzensignal unvollständig Sygnały czoła pociągu są niekompletny	40 km/h
42	Windwarnung Ostrzeżenie przed silnymi wiatrami	80 km/h
43	Schwungfahrabschnitt Jazda pociągu odbywa się z opuszczonym pantografem lub bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci trakcyjnej.	140 km/h
	Besonderheiten auf Grenzbetriebsstrecken **Przypadki szczególne na odcinku eksploatowanie w ruchu granicznym**	
80	Angeordnete Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit Nakaz zmniejszenia dopuszczalnej maksymalnej prędkości	„
81	Fehlende Bremshundertstel Brak wymaganego procentu masy hamującej	„
82	Bauart der Fahrzeuge Typ pojazdów	„
83	Fährt ab dem Hauptsignal im anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Hauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt Zmniejszona prędkość w okręgu zwrotnicowym za semaforem, jeżeli semafor zezwala na jazdę z ograniczoną prędkością	„
84	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der PKP PLK S.A. Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze PKP PLK S.A.	20 km/h „
	„ = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben	
	„ = Różne wskazania dotyczących prędkości	
	Übersetzungshilfe:	Tłumaczenie:
	Signal, Hauptsignal	Sygnał, Semafor
	Weiche	rozjazd
	Gleis	tor
	Rege gleis	po torze prawym
	Gegengleis	po torze lewym

302.2000V01

gültig ab 14.12.2025
ważne od 14.12.2025

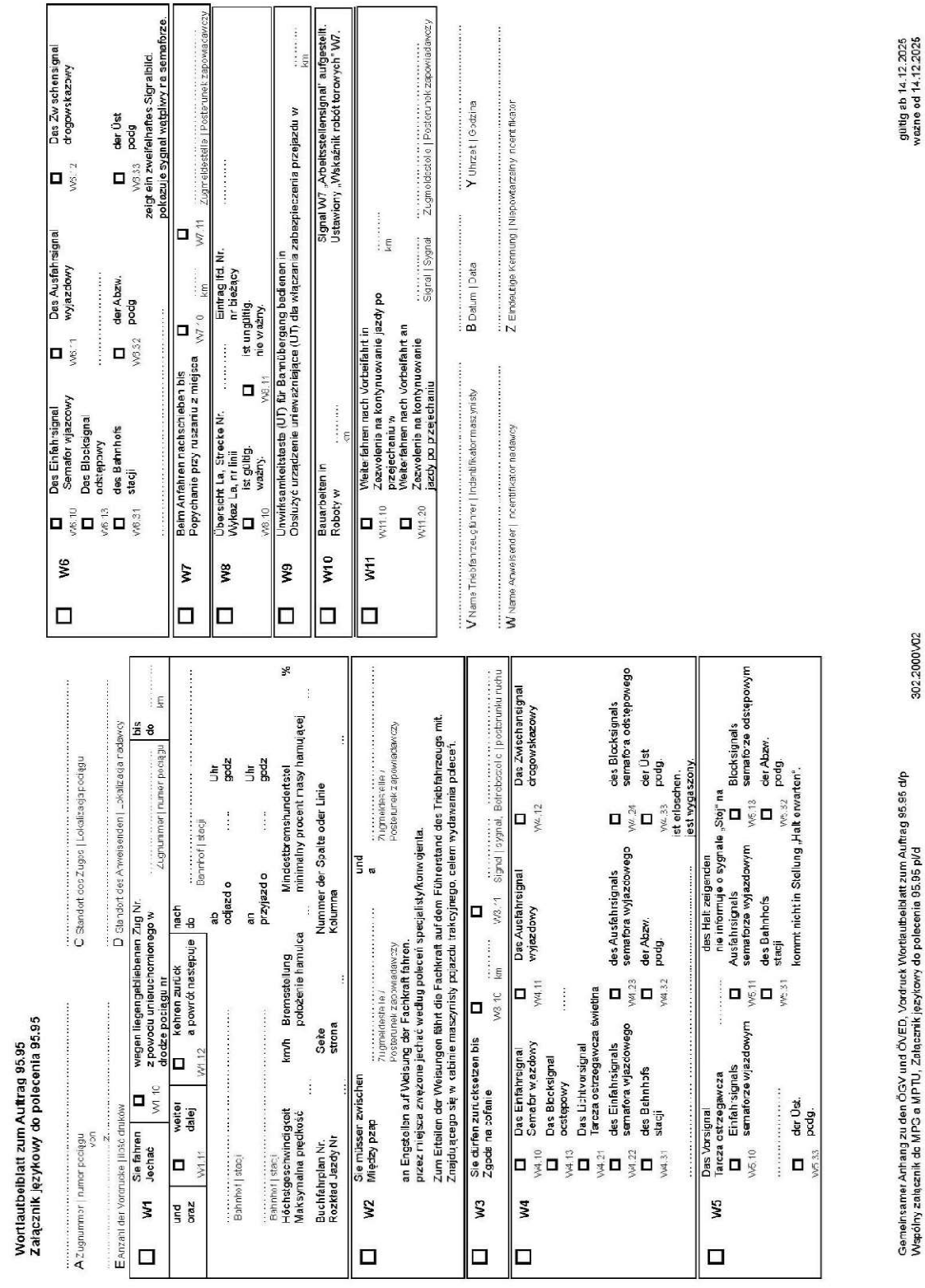
10.1.2. Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d (strona przednia)

10.1.2. Zweisprachige nationale Befehle 21 – 95 d/pl (Vorderseite)



Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d (strona tylna)

Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 d/pl (Rückseite)



(...)

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Örtliche Grenzvereinbarung haben:

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

und

PKP Polskie Linie Kolejowe SA
Zakład Linii Kolejowych
Zielonej Górze
ul. Traugutta 10
65-025 Zielona Góra

2 Örtliche Grenzvereinbarung

siehe folgende Seiten

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

DB InfraGO

Ril 302.2004

Miejscowe porozumienie graniczne

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

Ważne od 15.01.2023

Wyciąg dla przewoźników

Aktualizacja nr 4

Obowiązuje od 14.06.2026

Örtliche Grenzvereinbarung

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

Gültig ab 15.01.2023

Auszug für EVU

Aktualisierung Nr. 4 *

Gültig ab 14.06.2026 *

Fachautor: V.IWB 34; Marvin Christ; +49 1523 7561562
Örtlich zuständige Geschäftsführung: V.IW-O-N-CS-P; Kai-Uwe Schiemenz; Tel.: +49 160 9745 4775

Strony porozumienia		Vertragspartner
Jednostka prowadząca	**dla PKP PLK S.A. Geschäftsführende Stelle**	**für die PKP PLK S.A.**
	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Ul. Traugutta 10 65-025 Zielona Góra	
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych	Sławomir Brożyński	Stellv. Direktor Betrieb
E-Mail	slawomir.brozynski@plk-sa.pl	E-Mail
Telefon	+48 68 41 92 527	Telefon
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Ul. Traugutta 10 65-025 Zielona Góra**	**Für die Infrastruktur zuständige Stelle**
Naczelnik Działu Eksploatacji i Infrastruktury Pasażerskiej	Andrzej Pawelski	Leiter des Bereichs
E-Mail	andrzej.pawelski@plk-sa.pl	E-Mail
Telefon	+48 68 41 92 527	Telefon
pracownik odpowiedzialny za MPG	**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Ul. Traugutta 10 65-025 Zielona Góra**	**zuständige Stelle für die ÖGV**
	Anna Gąsiorek	
E-Mail	anna.gasiorek@plk-sa.pl	E-Mail
Telefon	+48 68 41 92 235	Telefon

Jednostka prowadząca	dla DB InfraGO AG Geschäftsführende Stelle	für die DB InfraGO AG
	DB InfraGO AG Region Ost Betrieb Netz Cottbus V.IW-O-N-CS Vetschauer Straße 65 03048 Cottbus	
Kierownik działu	Susanne Lewandowsky	Leiterin des Bereichs
E-Mail	Susanne.Lewandowsky@deutschebahn.com	E-Mail
Telefon	+49-355-44-2378	Telefon
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	**DB InfraGO AG Region Ost Betrieb Netz Cottbus V.IW-O-N-CS- B04 Briesener Str. 6 15230 Frankfurt (Oder)**	**Für die Infrastruktur zuständige Stelle**
Kierownik działu	Ramona Hermann	Bezirksleiterin
E-Mail	Ramona.Hermann@deutschebahn.com	E-Mail
Telefon	+49 152 3755 4333	Telefon
Miejsce opracowania	**DB InfraGO AG Region Ost Betrieb Netz Cottbus V.IW-O-N-CS Vetschauer Straße 65 03048 Cottbus**	**örtlich zuständige Geschäftsführung**
Autor	Kai-Uwe Schiemenz	
E-Mail	Kai-Uwe.Schiemenz@deutschebahn.com	E-Mail
Telefon	+49 160 9745 4775	Telefon

Do użytku na stanowisku pracy
(...)

MPG Rzepin- Frankfurt (Oder) należy udostępnić w koniecznym zakresie:
- pracownikom KPI wykonującym zadania w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego,
- pracownikom KPI sporządzającym regulaminy techniczne, rozkłady jazdy, regulaminy tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót,
- pracownikom uczestniczącym w planowaniu, realizacji lub nadzorze ruchu kolejowego i utrzymania~~,~~
- instruktorom ruchu kolejowego.

Anwender
(…)

Die ÖGV Frankfurt (Oder) – Rzepin ist:

- Mitarbeitern der EIU, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne oder Betra aufstellen~~,~~

- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und in der Instandhaltung und
- den Lehrkräften für den Bahnbetrieb

zugänglich zu machen.

	Spis treści	**Inhaltsverzeichnis**	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	10
	(...)	(...)	
2.4.3	Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej	Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern	10
2.4.4	Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi	Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen	10
3.	Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów	Infrastrukturdaten, Fahrpläne	10
	(...)	(...)	
3.2	Rozkład jazdy	Fahrpläne	10
3.2.1.	Warunki ogólne	allgemeine Bedingungen	10
3.2.2.	Sieciowy (roczny) rozkład jazdy pociągów	Netzfahrplan	10
3.2.3.	Indywidualny rozkład jazdy pociągów	Gelegenheitsverkehr	10
3.3	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych	Außergewöhnliche Sendungen	11
3.3.1.	Ogólne postanowienia eksploatacyjne	allgemeine betriebliche Bestimmungen	11
3.3.2.	Miejscowe postanowienia eksploatacyjne	Örtliche betriebliche Bestimmungen	12
	(...)	(...)	
5.	Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji	Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge	15
5.1	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke	15
	(...)	(...)	

5.1.3.	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke	15
5.2	Stacje zmiany systemu i posterunki na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym	Systemwechselbahnhöfe und Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke	19
5.2.1.	Stacja Rzepin	Bahnhof Rzepin	19
5.2.2.	Posterunek odgałeźny w Kunowicach	Abzweigstelle Kunowice	21
5.2.3.	Przystanek Słubice	Haltepunkt Słubice	21
5.2.4.	Stacja Oderbrücke	Bahnhof Oderbrücke	22
5.2.5.	Stacja Frankfurt (Oder)	Bahnhof Frankfurt (Oder)	23
	(...)	(...)	
6.	Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej	Angaben zum Netzzugang	25
6.1	Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty	Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien – mitzuführende Unterlagen	25
6.2	Zasady akceptacji taboru kolejowego	Anforderungen an Fahrzeuge	25
6.2.1	Wymagania dotyczące wyposażenia pojazdów w urządzenia PZB	Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen	25
6.2.2	Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności	Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk	26
6.3	Proces akceptacji pracowników przewoźnika - język stosowany w komunikacji pomiędzy pracownikami KPP i KPI	Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU -Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU	26
6.3.1	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG	26
6.3.2	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.	28
6.3.3.	Kompetencje w obsłudze pokładowych systemów ABP	Kompetenz in der Bedienung der fahrzeugseitigen Zugbeeinflussungssysteme	28
6.4	Uregulowania dotyczące przydziału tras	Regelungen zur Trassenzuweisung	28
6.5	Współpraca pomiędzy przedsiębiorstwami przewozowymi	Zusammenarbeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen	33
7.	Uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S. A. i DB InfraGO AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB InfraGO AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen	34
7.1	Przepisy ruchu	Betriebsvorschriften	34
7.2.	Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania	Betriebliche Vorgaben zur Transition	45
7.2.1	Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów	Transition der Zugsicherungssysteme	45
7.2.2	Przełączanie radiołączności pociągowej	Transition der Zugfunksysteme	50
7.2.3	Przełączanie systemów zasilania trakcji elektrycznej	Transition der Oberleitungssysteme	50
	(...)	(...)	
8.6.	Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej	Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion	51
8.6.1.	Opis urządzeń	Beschreibung der Anlagen	51
	(...)	(...)	
8.6.6.	Bezpieczeństwo elektroenergetyczne	Sicherheitsmaßnahmen	51
	(...)	(...)	
9.	Postanowienia końcowe	Schlussbestimmungen	52
10	Załączniki	Anhänge	53
10.1.1.	Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d	Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl 302.2000V01	54
10.1.2.	Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d	Zweisprachige nationale Befehle 21 – 95 d/pl 302.2000V02	56
	Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d	Wortlautbeiblatt 302.2000V02	57

Wykaz skrótów		Abkürzungsverzeichnis	
Termin w języku polskim	**skrót**	**Termin w języku niemieckim**	**skrót**
Begriff polnisch	**Abkürzung polnisch**	**Begriff deutsch**	**Abkürzung deutsch**
Dyżurny ruchu	dr	Fahrdienstleiter	Fdl
Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym	ERTMS	Eisenbahnverkehrsleitsystem “European Rail Traffic Management System”	ERTMS
Europejski System Sterowania Pociągiem (**E**uropean **T**rain **C**ontrol **S**ystem)	ETCS	europäische Zugbeeinflussung (**E**uropean **T**rain **C**ontrol **S**ystem)	ETCS
Indywidualny rozkład jazdy	IRJ	Fahrplan für Gelegenheitsverkehr	-
Zarządca infrastruktury	KPI	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	EIU
Przewoźnik kolejowy	KPP	Eisenbahnverkehrsunternehmen	EVU
Maszynista	masz.	Triebfahrzeugführer	Tf
Miejscowe Porozumienia Graniczne	MPG	Örtliche Grenzvereinbarungen	ÖGV
Przejazd kolejowo-drogowy	pk	Bahnübergang	BÜ
Polski numer zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	PNZ	Polnische Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr	PNZ
Numer procesowy studium wykonalności przewozu przesyłki nadzwyczajnej w DB InfraGO AG.	Bza	Bearbeitungsnummer der Machbarkeitsstudie aT der DB InfraGO AG	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
Sygnały zamknięcia torów	Z	Sperrsignal	Sperrsig
Sygnał 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 vorüber-gehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten	La
Wykolejnica	Wk	Gleissperre	Gs
Regulamin sieci DB InfraGO AG	INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG	INB
Linia Potrzeb Nietrakcyjnych	LPN	Energieanlagen 50 Hz	
Szafa aparatowo-zasilająca	SAZ	Gerät und Stromversorgungsschrank	

Wykaz skrótów		Abkürzungsverzeichnis	
Termin w języku polskim	**skrót**	**Termin w języku niemieckim**	**skrót**
Begriff polnisch	**Abkürzung polnisch**	**Begriff deutsch**	**Abkürzung deutsch**
Samoczynna blokada liniowa	sbl	Automatischer Streckenblock	
Sterowanie ruchem kolejowym	srk	Leit- und Sicherungstechnik	LST
Detekcja Stanów Awaryjnych Taboru	DSAT	Ortungsanlagen für kritische Zustände an Fahrzeugen	HOA FBOA
Automatyka bezpieczeństwa pociągu	ABP	Polnischer Begriff für Zugbeeinflussungssysteme	-
National Train Control,	NTC	National Train Control,	NTC
Specific Transmission Module	STM	Specific Transmission Module,	STM
Class-B Systeme		Class-B Systeme	

Zmiany i uzupełnienia **Nachweis der Aktualisierungen**

Lp.	Dotyczy	Obowiązuje od	Poprawka wprowadzona dnia	przez	
Lfd Nr.	**Kurzer Inhalt**	**Gültig ab**	**Berichtigung eingearbeitet am**	**durch**	
1	Neue Organisationsstruktur, Aktualisierung der Beschreibung der Infrastrukturanlagen Nowe struktury przy DB InfraGO, opis urządzeń infrastruktury	01.04.2025	01.04.25	Schiemenz	
2	Einrichtung von Balisen zur Class-B Transition Zainstalowanie balis do przełączania systemów ABP podczas jazdy	21.10.2025	21.10.25	Schiemenz	
3	Umsetzung der europäischen Befehle nach der DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1693 DER KOMMISSION vom 10. August 2023 Wdrożenie europejskich rozkazów ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/1693 z dnia 10 sierpnia 2023 r.	14.12.2025	14.12.25	Schiemenz	
4	Neuordnung zu V.IW - Zmiana organizacyjna Fahrtplantechnische Regelungen zur Realisierung von Durchfahrten auf dem Bf. Oderbrücke Ustalenie ds. wnioskowania rozkładów jazdy do realizacji przejazdów na stacji Oderbrücke Einführung von GSM-R Funk auf dem polnischen Abschnitt der Grenzbetriebsstrecke Wprowadzenie systemu radiołączności GSM-R na linii kolejowej 3	14.06.2026			* * * * *

1. Zakres obowiązywania

1.1. Podstawa prawna

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

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

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

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

1.2. Postanowienia ogólne

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

Uwzględniając powyższe, w MPG dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Rzepin-Frankfurt (Oder) dopuszcza się odstępstwa oraz uzupełnienia.
Dodatkowo, KPI określają w MPG Rzepin-Frankfurt (Oder) organizację prac dla przygotowania i prowadzenia ruchu kolejowego na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym.
(...)
MPG Rzepin-Frankfurt (Oder) ustala zasady prowadzenia ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym tak, by jazdy pociągów z jednego obszaru prowadzenia ruchu w drugi odbywały się w sposób bezpieczny i bez zakłóceń.

Obszar obowiązywania

Niniejsze MPG Rzepin- Frankfurt (Oder) obowiązuje dla kolejowego ruchu granicznego między DB InfraGO AG a PKP PLK S.A. na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym wymienionym w punkcie 1.3.2. oraz na stacjach zmiany systemu wymienionych w punkcie 1.3.1 niniejszego porozumienia.

(...)

1. Geltungsbereich

1.1. Rechtsgrundlage

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

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

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

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

abgeschlossen.

1.2. Allgemeine Bestimmungen

Für den grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb zwischen den Vertragspartnern gelten die Rechtvorschriften des jeweiligen Staates, auf dessen Hoheitsgebiet sich die Eisenbahninfrastruktur befindet und das Regelwerk des Vertragspartners dessen Infrastruktur genutzt wird.
Darauf aufbauend kann die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecke Frankfurt (Oder) -Rzepin Abweichungen und Ergänzungen zulassen.

Außerdem vereinbaren die EIU in der ÖGV Frankfurt (Oder) -Rzepin die Abläufe zur Vorbereitung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf der Grenzbetriebsstrecke.
(...)
Die ÖGV Frankfurt (Oder) -Rzepin legt die Grundsätze der Betriebsführung auf der Grenzbetriebsstrecke fest, so dass die Zugfahrten von einem Gebiet der Betriebsführung in das andere Gebiet der Betriebsführung sicher und störungsfrei erfolgen können.

Geltungsbereich

Diese ÖGV Frankfurt (Oder)- Rzepin gilt für den Eisenbahngrenzverkehr zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. auf den unter Punkt 1.3.1. genannten Systemwechselbahnhöfen und den im Punkt 1.3.2. aufgeführten Grenzbetriebsstrecken.

(...)

Jeżeli w tych uregulowaniach stosowane są językowo uproszczone określenia np. „pracownik", „dyżurny ruchu", „maszynista", „kierownik pociągu " itp., odnoszą się one w równym stopniu do wszystkich osób.

1.3. Określenie pojęć

W niniejszych MPG, użyto określeń o następującym znaczeniu:

1.3.1. Stacja zmiany systemu

Wyznaczone przez Umawiające się Strony stacje dla realizacji przekraczającej granicę państwową komunikacji kolejowej o znaczeniu międzynarodowym, regionalnym lub lokalnym, na których lub pomiędzy którymi występuje zmiana jednego z systemów: prawnego, eksploatacyjnego lub technicznego
Po stronie niemieckiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego jest stacja Frankfurt (Oder) a dla ruchu towarowego jest stacja Oderbrücke. Po stronie polskiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest stacja Rzepin.

1.3.2. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym

Odcinek między ustalonymi przez KPI stacjami zmiany systemu, na którym realizowana jest komunikacja kolejowa przez wspólną granicę państwową. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym obejmuje również stacje zmiany systemu.

Odcinkiem eksploatowanym w ruchu granicznym dla ruchu pasażerskiego jest odcinek Rzepin - Frankfurt (Oder) i odwrotnie, a dla ruchu towarowego jest odcinek Rzepin – Oderbrücke.
Granica państwa znajduje się w km 478,098 (PKP) / km 3,942 (DB).

1.3.3. Granica prowadzenia ruchu

Ustalona granica, do której obowiązują przepisy eksploatacji danego zarządcy infrastruktury kolejowej. Przejście od przepisów eksploatacyjnych jednego KPI do przepisów eksploatacyjnych drugiego KPI, są uregulowane w MPG.
Granica prowadzenia ruchu dla kierunku Oderbrücke - Kunowice znajduje się na granicy państwa w km 3,942 (DB)/478,098 (PKP). Dla kierunku Kunowice - Oderbrücke granica prowadzenia ruchu znajduje się przed tarczami ostrzegawczymi semaforów wjazdowych stacji Oderbrücke usytuowanymi w km 475,960 (przed balisami przełączania systemów klasy B) na polskiej infrastrukturze.

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

1.3. Begriffsbestimmungen

In dieser ÖGV werden Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

1.3.1. Systemwechselbahnhöfe

„Systemwechselbahnhöfe" sind die durch die Vertragspartner festgelegten Bahnhöfe für die Realisierung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs von bahninternationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung, auf bzw. zwischen denen die Änderungen rechtlicher, betrieblicher oder technischer Systeme erfolgen.
Dies sind auf deutscher Seite der Bf. Frankfurt (Oder) für den Reiseverkehr, und der Bahnhof Oderbrücke für den Güterverkehr und auf polnischer Seite der Bahnhof Rzepin für den Reise- und Güterverkehr.

1.3.2. Grenzbetriebsstrecke

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

Die Grenzbetriebsstrecke ist für Reisezüge der Streckenabschnitt Frankfurt (Oder) – Rzepin und umgekehrt, und für Güterzüge der Streckenabschnitt Oderbrücke – Rzepin und umgekehrt.
Die Staatsgrenze befindet sich im km 3,942 (DB)/478,098 (PKP).

1.3.3. Grenze der Betriebsführung

Die „Grenze der Betriebsführung" ist die festgelegte Grenze, bis zu der das betriebliche Regelwerk des jeweiligen EIU gilt. Die Überleitung aus dem betrieblichen Regelwerk des einen EIU zu dem des anderen EIU vereinbaren die EIU in der ÖGV.
Die Grenze der Betriebsführung für die Fahrtrichtung Oderbrücke - Kunowice befindet sich an der Staatsgrenze im km 3,942 (DB)/478,098 (PKP). Für die Fahrtrichtung Kunowice-Oderbrücke befindet sich die Grenze der Betriebsführung vor den Einfahrvorsignalen des Bahnhofs Oderbrücke im km 475,960 (vor den Umschaltbalisen der Class-B-Transition) auf der polnischen Infrastruktur.

1.3.4. 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.

(...)

1.3.7. Zdarzenie
Poważne wypadki, wypadki i incydenty według 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.

1.3.8. Zarządca infrastruktury (KPI)

Podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

1.3.9. Przewoźnik kolejowy (KPP) - „przedsiębiorstwo kolejowe”
Przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.

1.3.10 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.

1.3.4. 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.
(…)

1.3.7. gefährliches Ereignis
Schwere Unfälle, Unfälle und Störungen gemäß 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.

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

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

1.3.10. 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. Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI

(...)

2.4.3. Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej

(...)
Nieprawidłowości i niejasności w kolejowym ruchu granicznym, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, należy zdiagnozować między obydwoma KPI, w razie potrzeby z udziałem odpowiednich KPP i wspólnie rozwiązać.

2.4.4. Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi

Kierującymi ruchem kolejowym na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym
Rzepin - Frankfurt (Oder) są:
- ze strony DB InfraGO AG
Centrala Ruchu Berlin, Region Ost;
- ze strony PKP PLK S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym – Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu.
Przy odchyleniach od rozkładu jazdy lub częściowo ograniczonym dostępie do infrastruktury, dyspozytury obu KPI podejmują stosowne decyzje, celem bezpiecznego i sprawnego kontynuowania ruchu kolejowego.

(...)

3. Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów

(...)

3.2. Rozkład jazdy

(...)

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 INB DB InfraGO AG.

Zmiany i uzupełnienia do rocznego rozkładu jazdy uzgadnia się odrębnie.

3.2.3. Indywidualny rozkład jazdy pociągów

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

2. Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU

(…)

2.4.3. Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern

(…)
Unregelmäßigkeiten im Eisenbahngrenzverkehr, die Einfluss auf die Durchführung des Bahnbetriebes haben, sind zwischen beiden EIU – bei Notwendigkeit unter Einbeziehung der verantwortlichen EVU - auszuwerten und gemeinsam zu lösen.

2.4.4. Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen

Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke
Frankfurt (Oder) – Rzepin sind seitens der
- DB InfraGO AG
die Betriebszentrale Berlin der Region Ost;
- der PKP PLK S.A.
die Betriebsleitung (Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym) in Warschau, Außenstelle in Poznan.

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

(…)

3. Infrastrukturdaten, Fahrpläne

(…)

3.2. Fahrpläne

(…)

3.2.2. Netzfahrplan

(…)
Die Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan müssen zu den Terminen, welche in den INB der DB InfraGO AG und der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. bestimmt wurden, gestellt werden.
Änderungen und Ergänzungen zum Netzfahrplan werden gesondert vereinbart.

3.2.3. Gelegenheitsverkehr

Die EVU beantragen ihre Trassen zum Gelegenheitsverkehr gemäß den Anforderungen der INB der DB InfraGO 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 IRS 50502 oraz IRS 50596-6 dla transportu kombinowanego i regulacji krajowych.

2. Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej DB InfraGO AG występuje z wnioskiem o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej „Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte" w DB InfraGO AG zgodnie z Technicznymi Warunkami Użytkowania „TNB" jako część Regulaminu sieci DB InfraGO AG.

Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. składa wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej zgodnie z Regulaminem sieci PKP PLK S.A.
Przewoźnik podaje we wniosku o przydzielenie trasy zarówno numery DB Bza jak 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.

4. Dla przewożonych stale przesyłek nadzwyczajnych może zostać uzgodniony przewóz określonymi stałymi pociągami w rocznym rozkładzie jazdy. Warunki przewozu dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym łącznie ze 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 komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej przed przyjęciem na obszar infrastruktury PKP PLK S.A. przewoźnik przekazuje protokół ze sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej do właściwej Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. celem wydania zarządzenia przewozu.

3.3. Außergewöhnliche Sendungen

3.3.1. Allgemeine betriebliche Bestimmungen

1. Der Transport erfolgt auf der Grundlage der IRS 50502 und IRS 50596-6 für den Kombinierten Ladungsverkehr, sowie der nationalen Gesetze und Richtlinien.

2. Ein EVU mit Zugang zum Schienennetz der DB InfraGO AG, beantragt eine Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte gemäß den Anforderungen der INB und der TNB der DB InfraGO AG.

Ein EVU mit Zugang zum Schienennetz der PKP PLK S.A., stellt einen Zustimmungsantrag für eine außergewöhnliche Sendung gemäß den Anforderungen der „Regulamin sieci" der PKP PLK S.A.
Das EVU gibt in den Trassenanmeldungen sowohl die DB Bza-Nummer wie auch die PNZ-Nummer an. *

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

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

(...)

5. Der Transport darf nur mit den 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 EVU an die zuständige Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. mit dem Ziel der Erteilung der Beförderungsananordnung zu senden. * *

3.3.2. Miejscowe postanowienia eksploatacyjne

Postanowienia dla relacji Rzepin – Oderbrücke

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

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:
- przewóz przesyłki nadzwyczajnej ma odbywać się ze zmniejszoną prędkością, dyżurny ruchu stacji Rzepin informuje maszynistę pociągu rozkazem pisemnym;

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

Postanowienia dla relacji Oderbrücke - Rzepin

Tryb przekazywania przesyłek nadzwyczajnych na stacji Oderbrücke

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

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

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

3.3.2. Örtliche betriebliche Bestimmungen

Bestimmungen für die Relation Rzepin – Oderbrücke

Nach Erhalt der Information vom Fdl Rzepin über das Vorhandensein von außergewöhnlichen Sendungen, prüft der Fdl Oderbrücke die für den Abschnitt der DB InfraGO - Staatsgrenze – Oderbrücke geltenden Beförderungsbedingungen, und kann dem Fdl Rzepin die Zustimmung zum Anbieten des Zuges erteilen. *

Wenn laut Beförderungsbedingungen:
- der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Rzepin den Triebfahrzeugführer des Zuges mit Befehl;
- eine Begleitung der außergewöhnlichen Sendung auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG vorgesehen ist, hat sich der Begleiter für den Abschnitt der DB InfraGO AG beim Fahrdienstleiter des Bahnhofs Rzepin zu melden.

Bestimmungen für die Relation Oderbrücke – Rzepin

Art und Weise der Übergabe außergewöhnlicher Sendungen auf dem Bahnhof Oderbrücke

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

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

2. Ist eine Prüfung der Sendung durch eine Kommission erforderlich, so erfolgt die Annahme der außergewöhnlichen Sendung aus dem Ausland und die Zulassung der Sendung zur Beförderung auf dem Netz der PKP PLK S.A. gegen Vorlage des „Übernahmeprotokolls von außergewöhnlichen Sendungen“, welches vom dem in Polen auftretenden EVU an den Arbeitsplatz für außergewöhnliche Transporte in der polnischen BZ in Poznan, mindestens eine Stunde vor der vorgesehenen Fertigmeldung des Zuges auf dem Bf. Oderbrücke, zu senden ist. *
Das bei der DB InfraGO AG trassenbestellende EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Oderbrücke zu berücksichtigen.

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

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

W przypadku stwierdzenia uchybień należy sporządzić protokół. Nieprawidłowości powinny być usunięte przez przewoźnika kolejowego. W razie braku możliwości usunięcia nieprawidłowości wskazanych w protokole, przewoźnik zatrzymuje przesyłkę i powiadamia pisemnie, z podaniem przyczyn, stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze właściwej dla stacji granicznej i stacji nadania, Samodzielne Wieloosobowe Stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych.

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

3. Przyjmowanie przesyłek nadzwyczajnych poprzedza sporządzenie protokołu komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej, który należy przekazać do stanowiska ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu.

3. Zum Abschluss der Prüfungen hat die Kommission, welche die außerordentliche Sendung kontrollierte, ein Protokoll zu erstellen, welches an den Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der polnischen BZ in Poznan zu senden ist.

Zarządzenie przewozu

4. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej wydaje stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu, po otrzymaniu zgłoszenia w formie protokołu od przewoźnika po stronie polskiej o dopuszczeniu przesyłki do przewozu.

Beförderungsanordnung

4. Die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung ordnet der Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der BZ in Poznan, nach Erhalt einer Mitteilung in Form des Protokolls, welches vom in Polen auftretenden EVU versendet wurde, an. *

5. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej na sieci PKP PLK S.A. może zostać wydane jednocześnie ze zgodą na przewóz przesyłki nadzwyczajnej.

5. Die Beförderungsanordnung für außergewöhnliche Sendungen auf dem Netz der PKP PLK S.A. kann auch gleichzeitig mit der Zustimmung für außergewöhnliche Sendungen erteilt werden. *

6. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej wydawana jest pisemnie przewoźnikowi po stronie polskiej i zainteresowanym pracownikom Zarządcy DB InfraGO AG.

6. Die Beförderungsanordnung wird schriftlich an das auf polnischer Seite auftretende EVU erteilt und den betroffenen Mitarbeiter der DB InfraGO AG bekanntgegeben. *

7. W przypadku ujawnienia przewozu przesyłki nadzwyczajnej bez stosownych zgód wydanych przez PKP PLK S.A., przesyłkę należy zatrzymać na stacji Oderbrücke.

7. Wenn festgestellt wird, dass eine außergewöhnliche Sendung ohne die entsprechende Zustimmung der PKP PLK S.A. vom Bf. Oderbrücke in Richtung Staatsgrenze befördert werden soll, ist die Sendung auf dem Bahnhof Oderbrücke zurückzuhalten.

Przewóz przesyłki nadzwyczajnej

8. Przewoźnik po stronie polskiej zobligowany jest do dostarczenia przewoźnikom po stronie niemieckiej (w tym drużynie pociągowej) wszystkich niezbędnych dokumentów związanych z przewozem przesyłki nadzwyczajnej.

9. W przypadku, gdy wymagane jest konwojowanie przesyłki, obowiązują następujące zasady:

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

- przewóz przesyłki nadzwyczajnej ma odbywać się ze zmniejszoną prędkością, dyżurny ruchu stacji Oderbrücke informuje maszynistę pociągu rozkazem 5.

- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze PKP PLK S.A.,

konwojent na odcinku PKP PLK S.A. zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchu stacji Oderbrücke. Dyżurni ruchu DB InfraGO AG informują o tym załącznikiem językowym przyczyna nr W2.

Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung

8. Das auf polnischer Seite auftretende EVU ist verpflichtet, dem auf deutscher Seite auftretendem EVU (einschließlich des Zugpersonals) alle erforderlichen Dokumente im Zusammenhang mit der Beförderung der außergewöhnlichen Sendung zur Verfügung zu stellen.

9. Falls die Begleitung einer Sendung erforderlich ist, gelten die folgenden Regeln:

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

- der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert Fahrdienstleiter Bahnhof Oderbrücke den Triebfahrzeugführer des Zuges mit Befehl 5 darüber,
- eine Begleitung der außergewöhnlichen Sendung auf der Infrastruktur der PKP PLK S.A. vorgesehen ist, hat sich der Begleiter für den Abschnitt der PKP PLK S.A. beim Fahrdienstleiter des Bahnhofs Oderbrücke zu melden.

Die Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG erteilen dafür einen Befehl 95.95 mit Wortlautbeiblatt W2.

5. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji

5.1. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(...)

5.1.3. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(1) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym jest zelektryfikowaną linią dwutorową, i jest częścią TEN (Transeuropejskiej Sieci).

(2) Miejsce zmiany systemów zasilania trakcji elektrycznej znajduje się na stacji Oderbrücke w km 2,6 – 2,65 na każdym z torów.

(3) Miarodajne największe pochylenie dla poszczególnych odcinków wynosi:

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

(4) Droga hamowania na obu torach (w kierunku zasadniczym i przeciwnym do zasadniczego) wynosi 1000 m po stronie niemieckiej a 1300 m po stronie polskiej.

(5) Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka DB InfraGO AG, ujęta jest w wykazie maksymalnej prędkości VzG.
Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka PKP PLK S.A. podana jest w wykazie maksymalnych prędkości w Regulaminie Sieci, dostępnym na stronie internetowej Spółki PKP PLK S. A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/
na dany rozkład jazdy pociągów dla linii 3, ujętymi w załączniku 2.1.

(6) Na odcinku granicznym obowiązuje skrajnia taboru typu G2 (UIC).

(7) Semafory wjazdowe i odnoszące się do nich tarcze ostrzegawcze stacji Oderbrücke z kierunku Rzepina znajdują się na terytorium Polskiej infrastruktury.

Tarcza ostrzegawcza Vf wzgl. Vff w km	Einfahrvorsignale Vf bzw. Vff in km
476,850 (5,217 DB)	
Sygnał powtarzający VWf wzgl. VWff w km	Vorsignalwiederholer VWf bzw VWff in km
477,716 (4,305 DB)	
Semafor wjazdowy F wzgl. FF w km	Einfahrsignale F bzw. FFin km
477,814 (4,192 DB)	

5. Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge

5.1. Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke

(…)

5.1.3. Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke

(1) Die Grenzbetriebsstrecke ist eine zweigleisige elektrifizierte Strecke und ist Bestandteil des TEN (Transeuropäischen Netzes).

(2) Die elektrische Systemtrennstelle zwischen den unterschiedlichen Stromsystemen befindet sich auf jedem Gleis im Bahnhof Oderbrücke im km 2,6 - km 2,65.

(3) Die größte maßgebende Neigung beträgt auf den Strecken:

(4) Der Bremsweg beträgt auf dem Grenzbetriebs-streckenabschnitt der DB InfraGO AG 1000m und auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. 1300m. *

(5) Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für die Streckenabschnitte der DB InfraGO AG wird im VzG vorgegeben.
Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für den Streckenabschnitt der PKP PLK S.A, sind in dem Verzeichnis der maximal zulässigen Geschwindigkeiten im „Regulamin Sieci" auf der Internet-Seite der PKP PLK S.A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ im Anhang 2.1 für die Strecke 003 angegeben.

(6) Auf der der Grenzbetriebsstrecke gilt die Fahrzeugumgrenzungslinie G2 (UIC). *

(7) Die Einfahr- und Einfahrvorsignale des Bahnhofs Oderbrücke aus Richtung Rzepin stehen auf der polnischen Infrastruktur.

*

(8) Urządzenia srk na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Rzepin – (Kunowice) – Oderbrücke – Frankfurt (Oder) są przystosowane do prowadzenia ruchu w obu kierunkach po każdym torze. Posterunki na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym na stałe wyposażone są we wskaźniki W 24 względnie sygnały Zs 6.

(8) Die Grenzbetriebsstrecke Rzepin - Kunowice - Oderbrücke – Frankfurt (Oder) ist sicherungstechnisch für das Fahren auf dem Gegengleis ausgerüstet. Die Betriebsstellen sind dazu mit Signal Zs 6 bzw. mit Signal W 24 ausgerüstet.

(9) Każdy z torów szlakowych pomiędzy posterunkami ruchu Oderbrücke i podg. Kunowice wyposażony jest w półsamoczynną dwukierunkową blokadę liniową z blokiem pozwolenia. Natomiast szlaki Rzepin – podg Kunowice i Oderbrücke – Frankfurt (Oder) są wyposażone w samoczynną dwukierunkową blokadę liniową po obu torach.

(9) Zwischen den Betriebsstellen Oderbrücke und der Abzweigstelle Kunowice ist ein halbautomatischer Relaisblock Streckenblock für zweigleisige Strecken mit Erlaubniswechsel, zwischen dem Bahnhof Oderbrücke und dem Bahnhof Frankfurt (Oder) ist ein selbsttätiger Streckenblock und zwischen Abzweigstelle Kunowice und Bahnhof Rzepin ist ein selbsttätiger Streckenblock vorhanden.

(10) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym po stronie niemieckiej, jak i odcinek po stronie polskiej wyposażony jest w radiołączności GSM-R.

(10) Die Grenzbetriebsstrecke ist auf deutscher – und polnischer Seite mit Zugfunksystem GSM-R ausgerüstet. *

*

(11) **Urządzenia oddziaływania na pociąg - Systemy Class B**:
Urządzenia oddziaływania na pociąg DB InfraGO AG i PKP PLK S.A. eksploatowane są w rożnych systemach.
Szlak graniczny od tarczy ostrzegawczej Vf lub Vff od stacji Oderbrücke do stacji Frankfurt (Oder) wyposażony jest w urządzenia punktowego oddziaływania na pociąg (PZB 90).
Szlak od Rzepina do stacji Oderbrücke wyposażony jest w urządzenia SHP.

Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym znajdują się balisy Class B umożliwiające zmianę systemów PZB i SHP podczas jazdy. Istnieje również możliwość przełączenia systemów podczas postoju pociągu.
Balisy zlokalizowane są

a) w kierunku jazd Oderbrücke – Kunowice: balisa zapowiadawcza dla przełączenia z PZB na SHP w km 3,942.
   Balisa wykonawcza dla przełączenia z PZB na SHP w km 477,871.
b) w kierunku jazdy Kunowice – Oderbrücke: balisa zapowiadawcza dla przełączenia z SHP na PZB w km 475,700;
   Balisa wykonawcza dla przełączenia z SHP na PZB w km 475,969.

Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania opisano w sekcji 7.2.1.1.

Wymagania dotyczące wyposażenia pojazdów korzystających z ruchomego przejścia wymieniono w sekcji 6.2.1 (2).

(11) **Zugbeeinflussungssysteme - Class B Systeme**:
Die Zugbeeinflussungsanlagen werden bei der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. mit unterschiedlichen Systemen betrieben.
Ab Einfahrvorsignal Vf bzw. Vff des Bahnhofs Oderbrücke bis Bahnhof Frankfurt (Oder) ist die Strecke, mit Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB), Bauart PZB 90 ausgerüstet.
Zwischen Rzepin und dem Bahnhof Oderbrücke ist die Strecke mit 1000 Hz Magneten des polnischen Systems SHP ausgerüstet.
Auf der Grenzbetriebsstrecke sind Balisen für die fahrende Class B-Transition zwischen PZB und SHP vorhanden. Es besteht trotzdem die Möglichkeit der Transition während des Aufenthalts im Bf Oderbrücke.
Die Balisen befinden sich

a) in Fahrtrichtung Oderbrücke- Kunowice:
   Ankündigungsbalise zum Umschalten von PZB auf SHP in km 3,942;
   Ausführungsbalise zum Umschalten von PZB auf SHP in km 477,871.
b) in Fahrtrichtung Kunowice – Oderbrücke:
   Ankündigungsbalise zum Umschalten von SHP auf PZB in km 475,700;
   Ausführungsbalise zum Umschalten von SHP auf PZB in km 475,969.

Die betrieblich-technischen Maßnahmen sind in Punkt 7.2.1.1. dargestellt.

Die Ausrüstungsanforderungen an die Fahrzeuge, welche die fahrende Transition nutzen sind im Punkt 6.2.1. (2) aufgeführt.

(12) Dla pociągów przekraczających granicę obowiązuje klasa linii D3 (nacisk osi na szynę 221 kN, na mb szyny 71 kN).

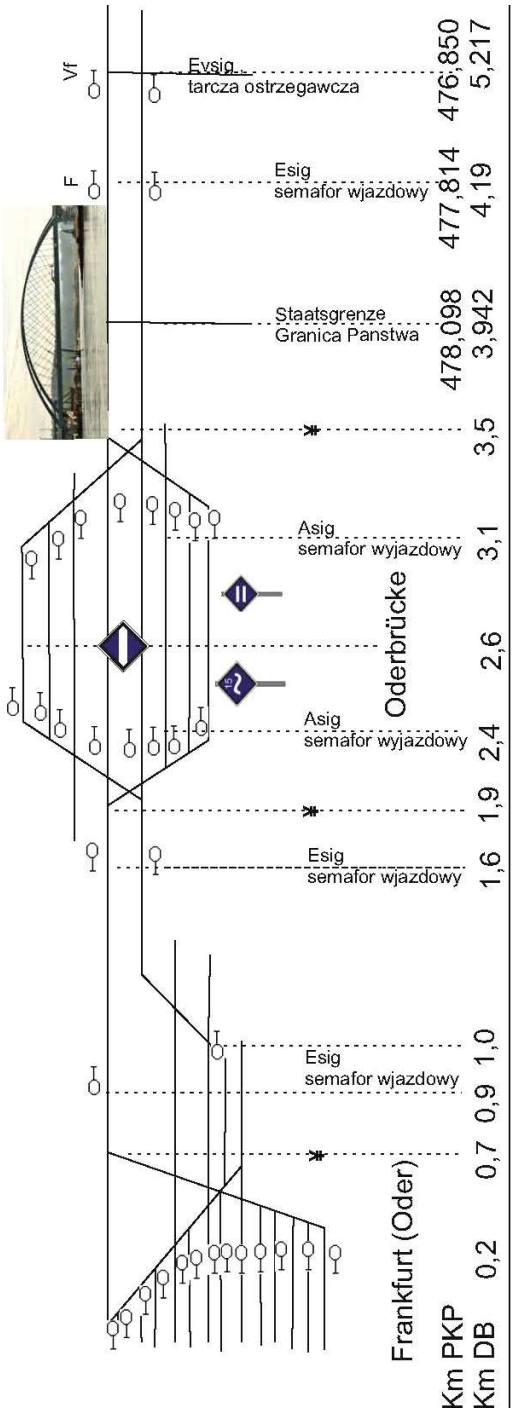
(12) Für grenzüberschreitende Zugfahrten gilt die Streckenklasse D3 (22,5 t Radsatzlast, 7,2 t/m Meterlast).

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

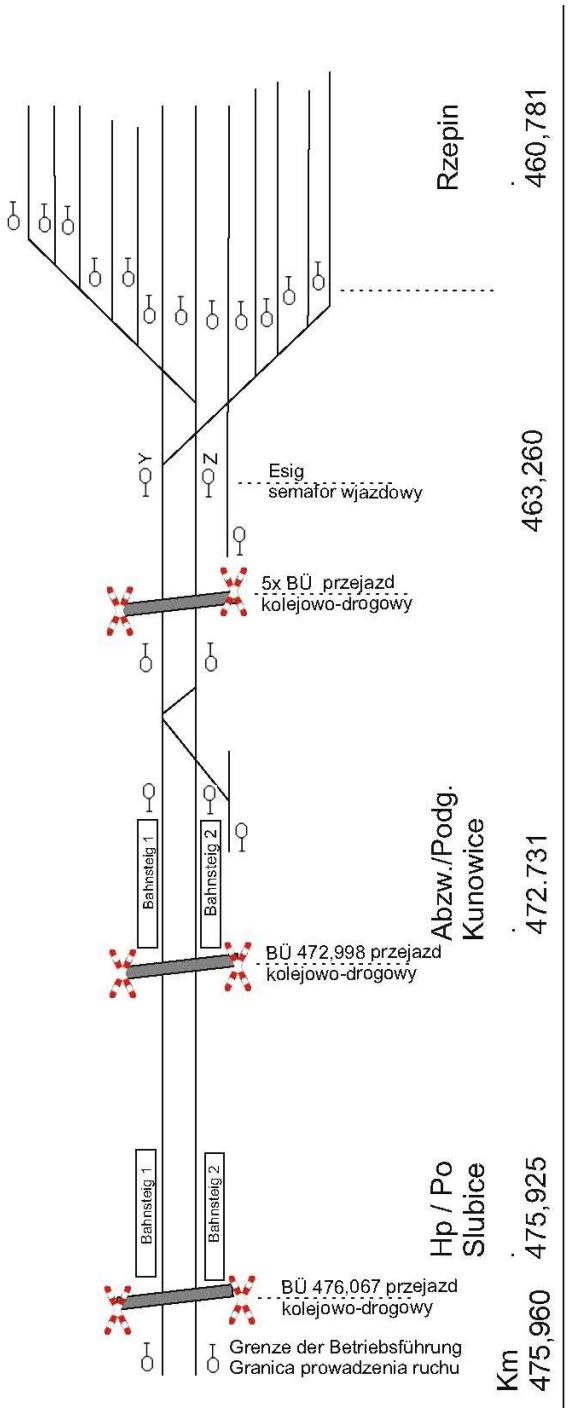
(13) Auf der Grenzbetriebsstrecke sind folgende Bahnübergänge vorhanden:

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

5.1. A01 Plan schematyczny odcinku eksploatowanych w ruchu granicznym



5.1.A01 Schematischer Lageplan der Grenzbetriebsstrecke



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

5.2.1. Stacja Rzepin

(1) Stacja Rzepin podzielona jest na dwa okręgi dysponujące: RzA i RzB. Posterunkiem zapowiadawczym dla ruchu granicznego jest nastawnia dysponująca RzA. Nastawnia usytuowana jest we wschodniej części stacji.
Nastawnia wyposażona jest w urządzenia komputerowe ESTW L90 5 (Command 900). Stacja wyposażona jest w sygnalizatory świetlne.

(2) Stacja jest zelektryfikowana napięciem 3 kV prądu stałego.

(3) Stacja przystosowana jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego.

(4) Miarodajne pochylenie

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

(5) Dyżurny ruchu RzA jest osiągalny w systemie GSM-R pod numerem CT-7 : .

7003 8001
Połączenie z niemieckiej sieci GSM-R
900 048 7003 8001
Numer skrócony
1202

Dyżurny ruchu RzB jest osiągalny w systemie GSM-R pod numerem CT-7

7003 8301
Połączenie z niemieckiej sieci GSM-R
900 048 7003 8301

(...)

5.2. Systemwechselbahnhöfe und Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke

5.2.1. Bahnhof Rzepin

(1) Der Bahnhof Rzepin ist unterteilt in zwei unabhängige Fahrdienstleiterbereiche: RzA und RzB. Der Fahrdienstleiterbereich für den Grenzverkehr ist das Stellwerk RzA. Das Stellwerk befindet sich im östlichen Bahnhofsbereich.
Das Stellwerk ist ausgestattet mit elektronischer Technik als ESTW L90 5 (Command 900). Der Bahnhof besitzt Lichtsignale.

(2) Der Bahnhof ist elektrifiziert (3000V-Gleichstrom).

(3) Der Bahnhof ist ausgelegt für den Personen- und Güterverkehr.

(4) Die maßgebende Neigung beträgt

(5) Der Fahrdienstleiter des Stellwerks RzA ist über GSM-R erreichbar, unter: *

7003 8001	*
Aus dem Ausland (z.B. vom Bahnhof Oderbrücke aus):	*
900 048 7003 8001	*
Kurzwahl	
1202	

*

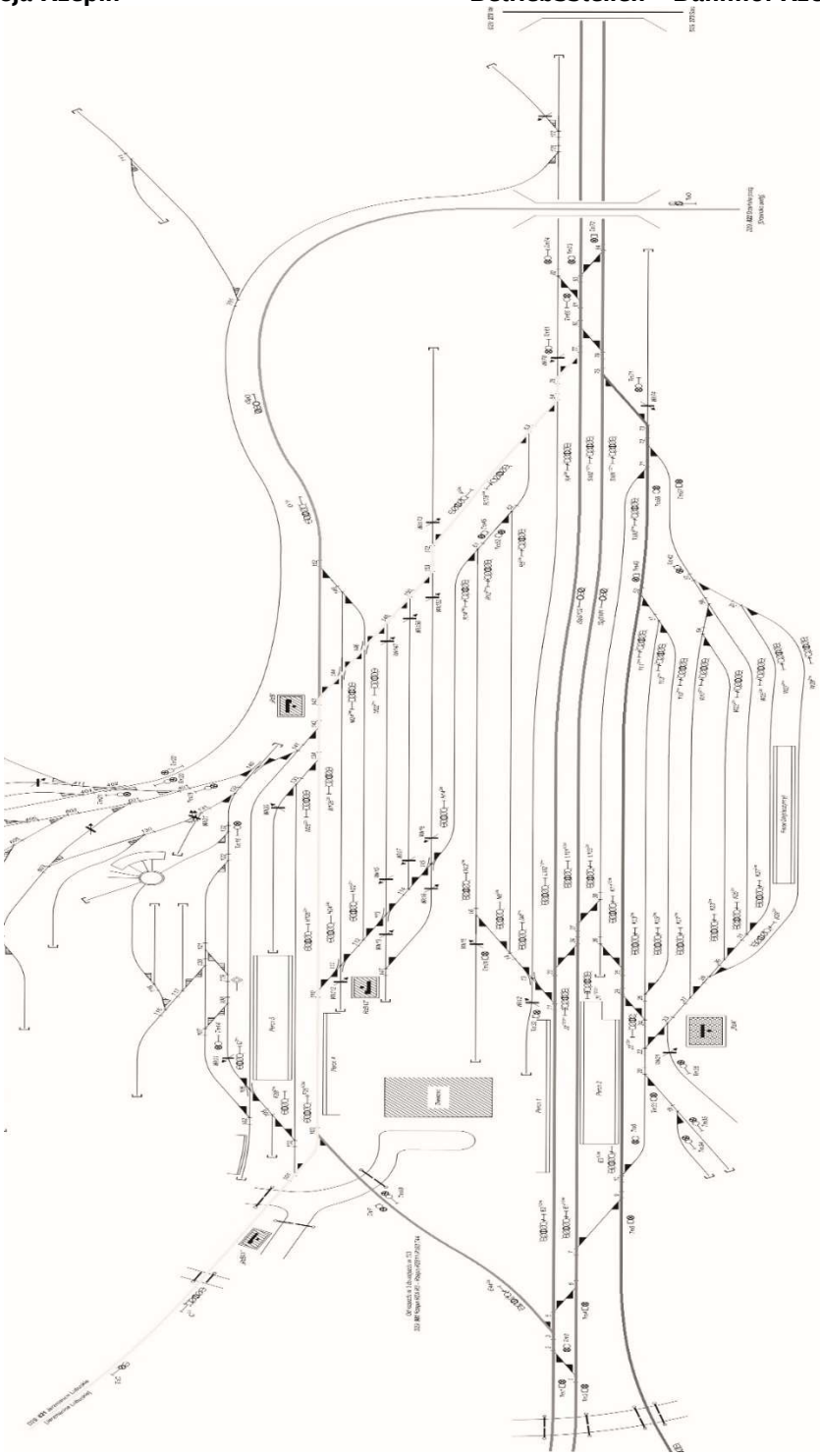
Der Fahrdienstleiter des Stellwerks RzB ist über GSM-R erreichbar, unter: *

7003 8301	*
Aus dem Ausland (z.B. vom Bahnhof Oderbrücke aus):	*
900 048 7003 8301	*

(...) *

5.2.1A01 Plany schematyczne posterunków ruchu – stacja Rzepin

5.2.1A01 Schematischer Lageplan der Betriebsstellen – Bahnhof Rzepin



5.2.2. Posterunek odgałęźny w Kunowicach	5.2.2. Abzweigstelle Kunowice
Położenie posterunku	Lage der Betriebsstelle
Km 472,731	
Wysokość peronów	Die Bahnsteighöhe beträgt:
550 mm	
Długość peronów	Die Bahnsteiglänge beträgt:
200 m	

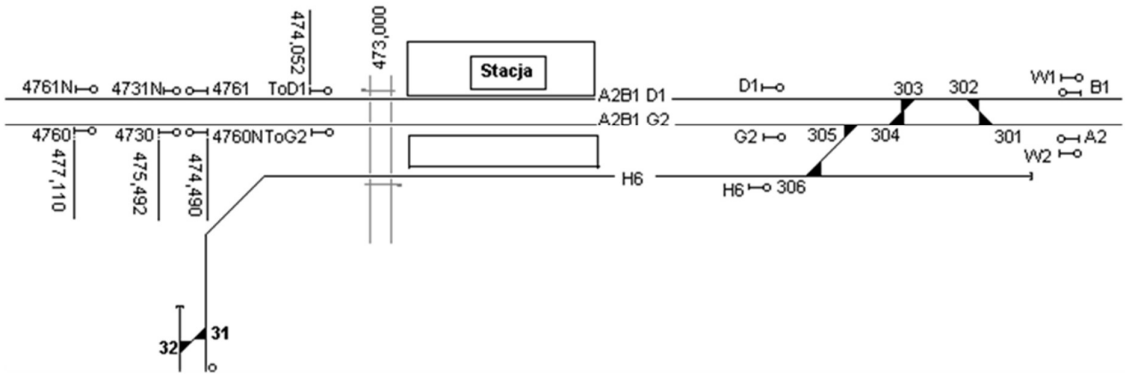
Posterunek odgałęźny Kunowice jest zdalnie sterowany przez dyżurnego ruchu LCS RzA z stacji Rzepin. Dostępność dyżurnego ruchu RzA stacji Rzepin została opisana w punkcie 5.2.1.(5).

Die Abzweigstelle Kunowice wird vom Fahrdienstleiter LCS RzA des Bahnhofes Rzepin ferngesteuert. Die Erreichbarkeit des Fahrdienstleiters RzA des Bahnhofes Rzepin ist im Punkt 5.2.1.(5) dargelegt. * *

5.2.2A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym – Kunowice

5.2.2A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke – Kunowice

Kunowice



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

5.2.4. Stacja Oderbrücke

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

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

(3) Stacja Oderbrücke wyposażona jest w sieć trakcyjną. Na stacji znajduje się miejsce zmiany systemu zasilania trakcyjnego (15 kV 16,7 Hz - jednofazowy prąd przemienny DB InfraGO AG i 3kV prąd stały PKP PLK S.A.).
Tory 16 i 23 nie są wyposażone w sieć trakcyjną.
Tor 26 wyposażony jest w sieć trakcyjną o zasilaniu 3 kV DC.
Przejazd przez miejsce separacji systemów zasilania musi odbywać się przy opuszczonym pantografie. W km 2,6 oraz w km 2,7 na każdym z torów stacji Oderbrücke ustawione są wskaźniki EL wg Ril 301.

Wskaźniki El 3, El 4 i El 5 ustawione na stacji zmiany systemy Oderbrücke obowiązują również dla jazd manewrówych.

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

Numer w systemie GSM-R **7301 8302**
– Numer skrócony **1352**
Połączenie z polskiej sieci GSM-R **900 049 7301 8302**

(...)

(5) Miarodajne pochylenia na stacji Oderbrücke

5.2.4. Bahnhof Oderbrücke

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

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

(3) Der Bahnhof Oderbrücke ist mit elektrischer Oberleitung überspannt. Im Bahnhof befindet sich die Systemtrennstelle für die unterschiedlichen Stromsysteme (15kV-Einphasen-Wechselstrom der DB InfraGO AG und 3kV-Gleichstrom PKP PLK S.A.).
Die Gleise 16 und 23 sind nicht mit Oberleitung überspannt. Das Gleis 26 ist mit Oberleitung (3 KV) überspannt.
Die Systemtrennstelle ist mit gesenktem Stromabnehmer zu durchfahren. EL-Signale nach Ril 301 sind im km 2,6 sowie im km 2,7 in jedem der Gleise des Bf. Oderbrücke aufgestellt.
Die auf dem Systemwechselbahnhof Oderbrücke aufgestellten Signale El 3, El 4 und El 5 gelten auch für Rangierfahrten. *

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

GSM-R **7301 8302** – Kurzwahl **1352** *
aus dem Ausland **900 049 7301 8302** *

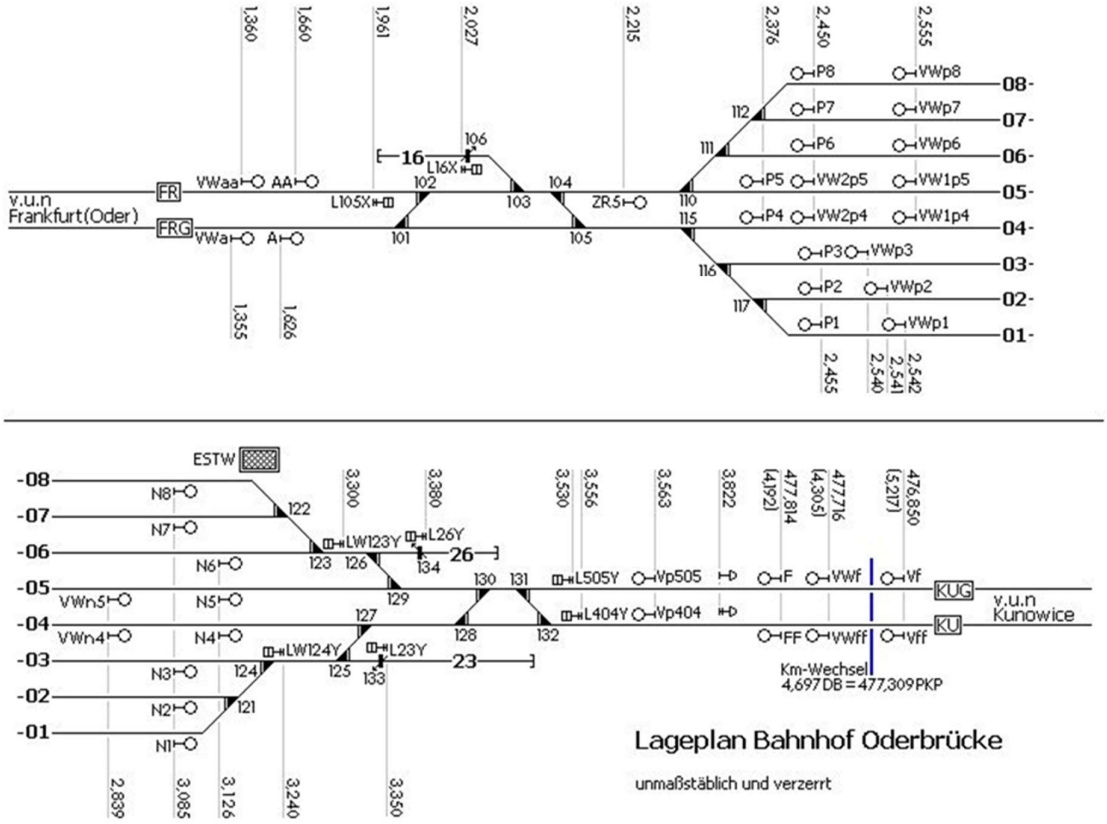
(...)

(5) Maßgebende Neigungen auf dem Bahnhof Oderbrücke

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

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

5.2.4A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke – Oderbrücke



5.2.5. Stacja Frankfurt (Oder)

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

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

(3) Stacja wyposażona jest w sygnalizację świetlną systemu HL zgodnie z instrukcją sygnalizacji DB 301.0103.

(4) Stacja jest zelektryfikowana (sieć trakcyjna 15 kV,16,7 Hz jednofazowego prądu zmiennego).

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

(6) Informacja o miarodajnym pochyleniu w stacji jest zawarte w opisie trasy „Angaben für das Streckenbuch".

5.2.5. Bahnhof Frankfurt (Oder)

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

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

(3) Der Bahnhof ist mit Lichtsignalen des HL-Systems gemäß 301.0103 ausgestattet.

(4) Der Bahnhof ist mit einer Oberleitungsanlage (15kV, 16,7 Hz Einphasen-Wechselstrom) elektrifiziert.

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

(6) Die Angaben über die maßgebenden Neigungen im Bahnhof werden als Angaben für das Streckenbuch zur Verfügung gestellt.

(7) Numer w systemie GSM-R **7301 6702**

– Numer skrócony **1350 lub ikonka**

Połączenie z polskiej sieci GSM-R **900 049 7301 6702**

(...)

(7) **Erreichbarkeit des Fdl Frankfurt (Oder) über GSM-R**: *

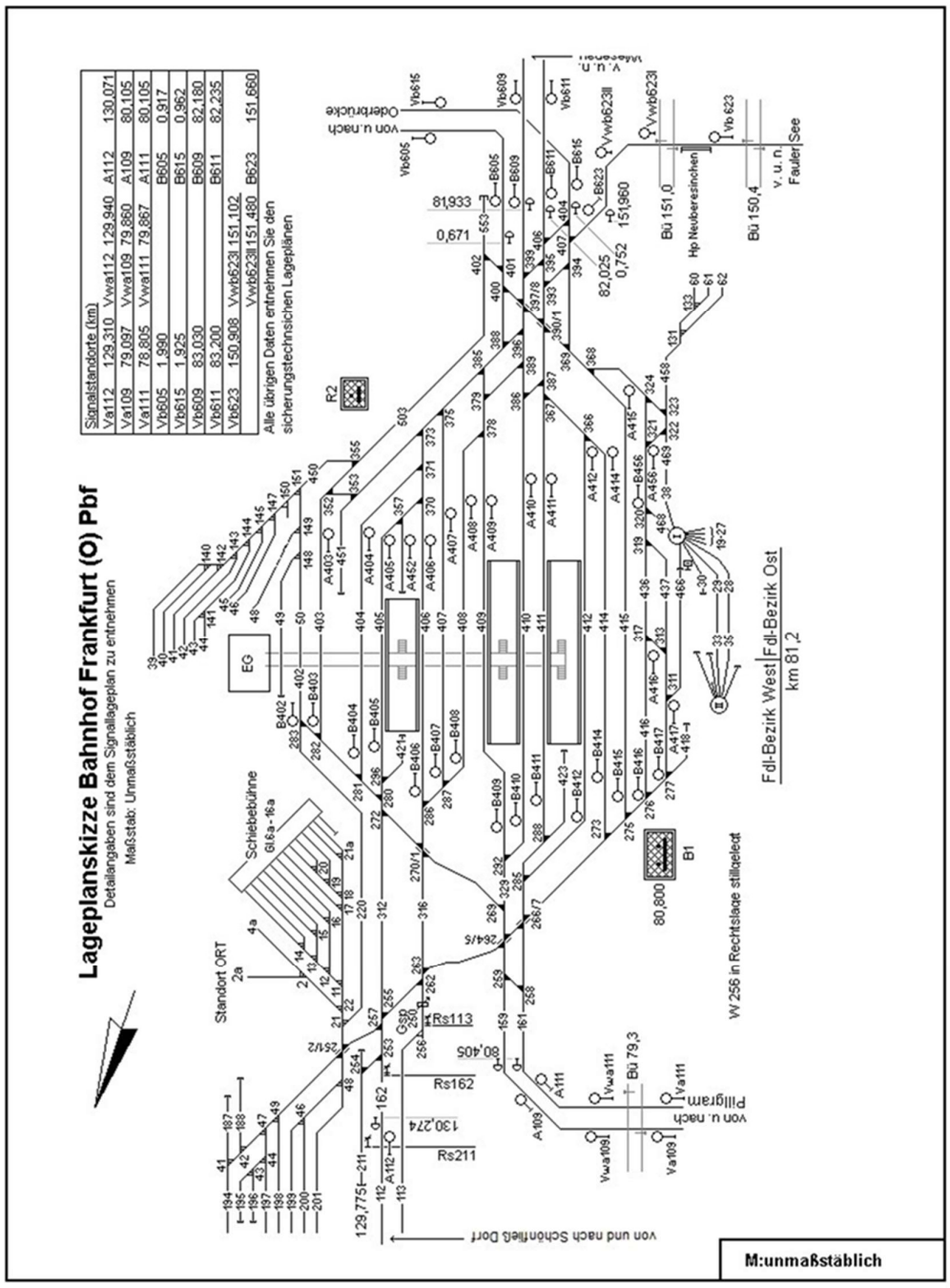
GSM-R Nummer: **7301 6702** – „Fdl-Taste“ oder Kurzwahl **1350** *

aus dem Ausland: **900 049 7301 6702** *

(...)

5.2.5.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym: Frankfurt (Oder)

5.2.5.A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke: Frankfurt (Oder)



(...)

6. Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej

6.1. Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty

W zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej na DB InfraGO AG obowiązują aktualne Warunki Użytkowania Sieci Kolejowej (Infrastrukturnutzungsbedinungungen, INB), a na PKP PLK S.A. Regulamin sieci.
Dodatkowe uregulowania odpowiednich KPI obowiązują na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, Miejscowego Porozumienia Granicznego (MPG).

Maszynistom muszą być udostępnione dane z rozkładu jazdy mające zastosowanie do pociągu oraz informacje z La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB) dla całego odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.
Maszynista pojazdu trakcyjnego musi mieć możliwość przeglądania informacji dotyczących opisu linii "Streckenbuch" na obszarze zarządzania DB InfraGO AG.

W kabinach sterowniczych pojazdów trakcyjnych lub wagonów sterowniczych muszą znajdować się druki dwujęzycznego rozkazu zgodnie z pkt 10.1.

Maszyniści powinni posiadać aktualne wykazy ostrzeżeń stałych dotyczące terenu Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze

6.2. Zasady akceptacji taboru kolejowego

6.2.1 Wymagania dotyczące wyposażenia pojazdów w urządzenia PZB

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

(2) W celu wykonania zmiany systemu z wykorzystaniem balis Class B pojazd prowadzący pociąg musi być wyposażony w:

-urządzenie pokładowe ETCS (EVC zgodne wersji wzorca 2 lub 3);

-oba systemy STM do PZB oraz STM do SHP, względnie w poziomie NTC muszą być dostępne tryby pracy SHP zarówno jak PZB;

-Balise Transmission Module (BTM) (antena pokładowa do odczytu balis).

6. Angaben zum Netzzugang

6.1 Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien - mitzuführende Unterlagen

Für den Bereich der Infrastruktur der DB InfraGO AG gelten die aktuellen Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB), für den Bereich der Infrastruktur der PKP PLK S.A. gelten „Regulamin sieci (Vorschriften für das Netz)“.
Zu den Regelungen der jeweiligen EIU gelten zusätzlich auf der Grenzbetriebsstrecke die Bestimmungen der Örtlichen Grenzvereinbarungen (ÖGV).

Dem Triebfahrzeugführer müssen die für den Zug geltenden Fahrplanangaben und La-Angaben für die gesamte Grenzbetriebsstrecke zur Verfügung stehen.

Die Angaben für das Streckenbuch muss der Triebfahrzeugführer im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG einsehen können.

In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen die zweisprachigen Befehlsvordrucke entsprechend Abschn. 10.1. mitgeführt werden.
Der Triebfahrzeugführer hat über das aktuelle Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen des Gebiets des Zakład Linii Kolejowych Zielona Góra zu verfügen.

6.2. Anforderungen an Fahrzeuge

6.2.1. Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen

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

(2) Um die fahrende Transition nutzen zu können muss das führende Fahrzeug über folgende zugelassene technische Ausrüstung zur Nutzung der Class B-Transition verfügen:

-ETCS Fahrzeuggerät (EVC nach Baseline 2 oder 3);

-beide Systeme STM für PZB und STM für SHP - bzw. im Level NTC die Betriebsart PZB und SHP – müssen verfügbar sein;

-Balise Transmission Module (BTM) (Balisenleseantenne).

6.2.2. Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności

Do eksploatacji na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym pojazdy trakcyjne przewoźnika muszą być wyposażone w terminal kabinowy GSM-R.

6.2.2. Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk

Für den Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke müssen führende Fahrzeuge mit einem GSM-R-Zugfunk-Fahrzeuggerät ausgerüstet sein. *

6.3 Proces akceptacji pracowników przewoźnika

Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI

Porozumiewanie się między pracownikami KPP a dyżurnym ruchu (prowadzenie ruchu przez DB InfraGO 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 Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU

Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU

Die Verständigung zwischen den Mitarbeitern der EVU und dem Fahrdienstleiter (Betriebsführung durch die DB InfraGO 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. Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG

Na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO 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 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 wypowiadane jako ciąg pojedynczych cyfr. Nie będą oni używać skrótów i będą używać pełnych nazw posterunków ruchu.

W przypadku konieczności literowania pojęć należy korzystać z międzynarodowego alfabetu fonetycznego zgodnie z TSI- OPE:

6.3.1. Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG

Im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO 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 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 die vollständigen Namen der Betriebsstellen zu verwenden.
Müssen Begriffe buchstabiert werden, ist das Internationale Phonetische Alphabet der TSI OPE zu verwenden:

Internationales Phonetisches Alphabet
Międzynarodowy alfabet fonetyczny

Buchstabe Litera	International Międzynarodowy
A	Alpha
B	Bravo
C	Charlie
D	Delta
E	Echo
F	Foxtrot
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	Whisky
X	X-ray
Y	Yankee
Z	Zulu

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

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

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

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

6.3.3. Kompetencje w obsłudze pokładowych systemów ABP

Jeśli maszynista pociągu jadącego w kierunku Niemiec nie jest przeszkolony w zakresie obsługi urządzeń pokładowych PZB90, system ETCS pojazdu musi zostać dezaktywowany najpóźniej na stacji Rzepin, aby automatyczne przejście do PZB nie spowodowało wymuszonego hamowania z powodu braku umiejętności obsługi. W takim przypadku należy zarządzić postój do przełączania systemów na stacji Oderbrücke, który obejmuje aktywację pokładowego systemu ETCS i zawsze wiąże się ze zmianą personelu.

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

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

6.3.3. Kompetenz in der Bedienung der fahrzeugseitigen Zugbeeinflussungssysteme.

Ist der eingesetzte Triebfahrzeugführer nicht in der Bedienung der PZB90 Fahrzeugeinrichtung geschult, so ist die ETCS-Fahrzeugeinrichtung spätestens im Bahnhof Rzepin unwirksam zu schalten, damit es nicht durch die automatische Übernahme in die PZB zu Zwangsbremsungen durch fehlende Bedienungskompetenz kommt. In diesem Falle ist ein Transitionshalt auf dem Bf. Oderbrücke zu bestellen, welcher die Aktivierung des fahrzeugseitigen ETCS-Systems beinhaltet, und in jedem Falle mit einem Personalwechsel verbunden ist. * *

6.4. Uregulowania dotyczące przydziału tras

6.4.1. Specyfikacja korzystania ze stacji zmiany systemu Oderbrücke

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

a) Czas postoju

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

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

b) Ograniczenie długości pociągów wraz z czynnymi lokomotywami

(1) Długość pociągu wraz z czynnymi lokomotywami w planowaniu nie może przekroczyć 630 m z wyjątkiem postanowień ust (2).

(2) Do planowania i realizacji przewozów pociągami o długości od 631 m do 700 m dostępne są tylko tory główne zasadnicze 4 i 5 oraz w przypadku pociągów o długości od 631 do 666 metrów, tor 6.

6.4. Regelungen zur Trassenzuweisung

6.4.1. Nutzungsvorgaben des Systemwechselbahnhofs Oderbrücke

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

a) Haltezeit

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

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

a) Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen

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

(2) Für Züge mit einer Gesamtzuglänge von 631 bis 700 Metern stehen nur die durchgehenden Hauptgleise und für Züge von 631 bis 666 Metern Gesamtzuglänge auch das Gleis 6 zur Planung und Durchführung der Fahrt zur Verfügung.

Wspomniana powyżej długość pociągu wraz z czynnymi lokomotywami jest zatem dopuszczalna tylko wtedy, gdy spełnione są wszystkie następujące warunki:
- wymagany czas postoju wynosi maksymalnie 15 minut;
- pociąg będzie prowadzony przez lokomotywę wielosystemową i nie ma konieczności zmiany lokomotywy.

(3) Na odcinku granicznym nie można zamawiać tras dla pociągów o długości powyżej 700 m.

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

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

(3) Zugtrassen mit Gesamtzuglängen von mehr als 700 Metern dürfen auf der Grenzstrecke nicht angemeldet werden.

c) Oględziny techniczne wagonów

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

c) Wagentechnische Untersuchungen

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

6.4.2. Rozkład jazdy

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

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

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

b) Odpowiedzialność za opracowanie rozkładów jazdy

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

6.4.2. Fahrplan

a) Notwendigkeit der Verwendung eines Fahrplans auf der Grenzbetriebsstrecke

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

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

b) Verantwortung Fahrplanerstellung

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

c) Publikacja i dystrybucja rozkładów jazdy

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

6.4.3. Numery pociągów

a) Stosowanie międzynarodowych numerów pociągów

W przypadku pociągu przekraczającego granicę, obowiązkowe jest korzystanie z międzynarodowego numeru pociągu. Zmiana numeru pociągu w trakcie jazdy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym jest wykluczona.
Numer pociągu musi być dostępny zarówno w DB InfraGO AG, jak i w PKP PLK S.A. przez cały okres kursowania pociągu.
Nie powinna zmieniać numeru pociągu na stacji Oderbrücke.

b) Przydzielanie międzynarodowego numeru pociągu

Przed zamawianiem trasy przewoźnicy mają obowiązek złożyć wniosek o przyznanie międzynarodowego numeru pociągów. Numery pociągów są przydzielane przez zarządców infrastruktury w następujący sposób:
- w kierunku z Niemiec do Polski przewoźnik składa wniosek o przyznanie międzynarodowego numeru pociągu do regionalnej komórki ds. rozkładu jazdy DB InfraGO AG.
- w kierunku z Polski do Niemiec numer pociągu międzynarodowy zostanie przydzielony przewoźnikom po złożeniu wniosku o przyznanie trasy do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A.

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

6.4.4. Wniosek o przydzielenie trasy

a) Podstawa umowna zamawiania tras

Przewoźnicy zamawiają trasy zgodnie z przepisami

- „Infrastrukturnutzungsbedingungen " DB InfraGO AG dla obszaru prowadzenia ruchu DB InfraGO AG, i

- „Regulamin sieci" PKP PLK S.A. dla obszaru prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.

c) Fahrplanveröffentlichung und Verteilung

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

6.4.3. Zugnummer

a) Verwendung einer internationalen Zugnummer

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

Die Zugnummer muss sowohl bei der DB InfraGO AG als auch bei der PKP PLK S.A. für den gesamten Verkehrszeitraum verfügbar sein.
Ein Wechsel der Zugnummer auf dem Bahnhof Oderbrücke sollte nicht erfolgen.

b) Vergabe einer internationalen Zugnummer

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

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

- in der Richtung Polen – Deutschland wird dem EVU die internationale Zugnummer beim Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A im Nachgang zur Trassenanmeldung zugewiesen.

Die durch das EIU zugewiesene Zugnummer ist bei den Trassenanmeldungen durch die EVU zu verwenden.

6.4.4. Trassenanmeldung

a) Vertragliche Grundlage für die Trassenanmeldung

Die EVU beantragen die Trassen gemäß den Bestimmungen der

- „Infrastrukturnutzungsbedingungen" der DB InfraGO AG für den Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG und der *

- „Regulamin sieci" der PKP PLK S.A. für den Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A.

Wnioski o przydzielanie tras muszą być składane zarówno do PKP PLK S.A. jak i do DB InfraGO AG przez przewoźnika posiadającego prawo dostępu do infrastruktury u danego zarządcy infrastruktury. Wnioski o przydzielanie tras pociągu muszą w odniesieniu do trasy przejazdu pokrywać się co najmniej w części dotyczącej odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.

b) Dwustronne uzgodnienia między przewoźnikami

W okresie poprzedzającym złożenie wniosku o przydzielenie międzynarodowej trasy pociągu należy przeprowadzić koordynację z udziałem wszystkich zaangażowanych partnerów w celu harmonizacji wniosku o przydzielenie trasy w odniesieniu do następujących punktów:

- Obaj przewoźnicy są zobowiązani do złożenia wniosków o przydzielanie trasy odpowiednio w DB InfraGO AG i PKP PLK S.A. niezwłocznie po sobie. Okres pomiędzy złożeniem obu wniosków o przydzielanie trasy w ramach IRJ nie może przekraczać 24 godzin.
- Wnioski o przydzielanie trasy złożone u obu zarządzów infrastrutury muszą być zgodne pod względem charakterystyki (parametrów) pociągu i żądań dotyczących czasu przewozu.

c) Minimalne wymagania dotyczące zamawiania tras:

Wnioski o przydzielanie tras są wiarygodne, jeśli zawierają następujące informacje:

- jednoznaczne oznaczenie stacji początkowej i stacji końcowej w danym kraju.
- Jednoznaczne oznaczenie stacji zmianu systemu. - - Jednoznaczne oznaczenie przewoźnika, który złożył wniosek o przydzielanie trasy w drugim kraju.
- Jednoznaczne wskazanie wymaganego czasu postoju wraz z odpowiednią technologią eksploatacji (np. zmiana lokomotywy, zmiana drużyny, postój tylko dla przełączania systemów kontroli jazdy) na stacjach zmianu systemu.
- Jednoznaczne oznaczenie w formie numeru pociągu wszelkich jazd poprzedzających lub dalszej jazdy w przypadku pociągów kończących lub rozpoczynających bieg na stacji Frankfurt (Oder) Oderbrücke lub w przypadku doprowadzania lokomotyw związanych z realizacją danego przewozu.

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

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

b) Bilaterale Abstimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Im Vorfeld der Anmeldung von Trassen für internationale Verkehre ist, unter Einbindung aller ggf. beteiligten Partner, eine Abstimmung zur Harmonisierung der Trassenanfrage hinsichtlich folgender Punkte vorzunehmen:

- Die Trassenanmeldungen der jeweiligen EVU sind entsprechend bei der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. in einem unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang vorzunehmen. Für Trassen im Gelegenheitsverkehr sind beide Abschnitte innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden zu bestellen.
- Die Trassenanmeldungen müssen bei beiden Infrastrukturbetreibern in Zugcharakteristik und Verkehrszeitregelung übereinstimmen.

c) Mindestanforderungen an die Trassenanmeldung:

Trassenanmeldungen sind plausibel, wenn sie folgende Angaben enthalten:

- Eindeutige Benennung der Start- und Zielbetriebsstelle im jeweiligen Land.
- Eindeutige Benennung der zu befahrenden Systemwechselbahnhöfe.
- Eindeutige Benennung des EVU, welches im jeweils anderen Land die Trassenanmeldung durchführt.
- Eindeutige Angabe der benötigten Haltezeit und der entsprechenden Betriebstechnologie (Beispiel Lokwechsel, Personalwechsel, Transition) an den Systemwechselbahnhöfen.
- Eindeutige Bezeichnung in Form der Zugnummer etwaiger Vor- und Nachleistungen bei beginnenden und endenden Zügen oder Zuführungen von Triebfahrzeugen, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Zugfahrt stehen.

d) Wnioskowanie o przejazd na stacji Oderbrücke bez postoju

Należy podać przy składaniu wniosków o przydzielenie tras następującą informację:

* przy DB InfraGO w polu „Uwagi klienta dotyczące sieci”

„*Verkehrshalt im Bahnhof Oderbrücke ist aufgrund des Verfahrens „fahrende Transition“ nicht erforderlich*.“ *

* przy PLK S.A. pod litera "J": „Uwagi przewoźnika dotycząca rozkładu jazdy”:

„Zatrzymanie na stacji Oderbrücke nie jest konieczne ze względu na procedurę „przełaczania systemów podczas jazdy” *

Dla transportu towarowego dotyczy poniższy wymóg: Na ostatnim zaplanowanym postoju przewoźnik kolejowy upewnia się, że posiada wszystkie dokumenty rozkładu jazdy dla danego kierunku jazdy w formie elektronicznej lub drukowanej przed rozpoczęciem jazdy na odcinku granicznym.

d) Beantragung von Durchfahrten auf dem Bahnhof Oderbrücke *

Zur Realisierung von Durchfahrten auf dem Bahnhof Oderbrücke sind folgende Hinweise bei der Abgabe der Trassenanmeldungen aufzunehmen: *

* bei der DB InfraGO im Feld „Bemerkungen Kunde an Netz“ *

* bei der PLK S.A. unter Punkt J. „ANMERKUNG (DES EVU) ZUR FAHRPLANANORDNUNG“: *

Im Schienengüterverkehr besteht darüber hinaus folgende Anforderung: *
Am letzten planmäßigen Halt hat das EVU sicherzustellen, dass vor dem Befahren der Grenzbetriebsstrecke alle Fahrplanunterlagen für die jeweilige Fahrtrichtung in elektronischer oder gedruckter Form vorliegen. *

6.4.5. Koordynacja rozkładów jazdy między zarządzami infrastruktury

Trasy pociągów w indywidualnym rozkładzie jazdy są uzgadniane i potwierdzane między DB InfraGO AG a PKP PLK S.A. w ramach procedury Pre-Check. W ten sposób określa się, czy spełnione są warunki wstępne i wymagania minimalne dotyczące zamwaniania tras.

W przeciwnym wypadku wnioski o przydzielanie trasy pociągu zostaną uznane za niewiarygodne i odrzucone.

Na etapie procesu tworzenia rocznego rozkładu jazdy wnioski o przydzielenie międzynarodowych tras pociągów są uzgadniane w ramach konferencji RNE-E.

6.4.5. Fahrplantechnische Abstimmungen der Eisenbahninfrastrukturbetreiber

Die internationalen Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr werden zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. im Rahmen des PreCheck Verfahrens abgestimmt und bestätigt.
Hierbei wird festgestellt, ob die Voraussetzungen und Mindestanforderungen an die Trassenanmeldungen erfüllt sind. Sollte dies nicht der Fall sein, werden die Trassenanmeldungen als nicht plausibel angesehen und zurückgewiesen.

Für die Prozessphase der Netzfahrplanerstellung werden die internationalen Trassenanmeldungen im Rahmen der RNE-E Konferenz abgestimmt.

6.5. Współpraca między przedsiębiorstwami przewozowymi

Przyjmując ofertę trasy pociągu, przedsiębiorstwo kolejowe wyraziło zgodę na rozkład jazdy. Czasy podane w Rozkładzie Jazdy są wiążące. Charakterystyka pociągu obejmuje specyfikacje eksploatacyjne i techniczne dla konstrukcji rozkładu jazdy i jest dostarczana w sposób wiążący przez przewoźnika wraz z wnioskiem o przydzielenie trasy. Jeśli podczas zestawiania pociągu zostanie wykryte odchylenie od charakterystyki pociągu zaplanowanej w sąsiednich KPI, przewoźnik tworzący pociąg informuje przewoźnika zamawiającego trasę u sąsiedniego KPI o potrzebie skorygowania parametrów pociągu.

Przewoźnik kolejowy zestawiając skład pociągu w Niemczech musi znać i przestrzegać zasad zestawiania składu pociągu oraz możliwych zmian na całej trasie pociągu – również na odcinkach PKP PLK S.A.
Przewoźnik kolejowy zestawiając skład pociągu w Polsce musi znać i przestrzegać zasad zestawiania składu pociągu oraz możliwych zmian na całej trasie pociągu – również na odcinkach DB InfraGO AG.
W kierunku od Niemiec do Polski obowiązują następujące zasady: Przyjmujący przewoźnik informuje się jeszcze przed przyjazdem pociągu na stacji Oderbrücke, czy parametry pociągu odpowiadają wnioskowanemu rozkładowi jazdy, i wprowadza do systemu SKRJ zmiany w parametrach pociągu jeszcze przed jego przyjazdem pociągu na stacji Oderbrücke (wzgl. wnioskuje odchylenia od charakterystyki pociągu przy DB InfraGO AG)

6.5. Zusammenarbeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Mit der Annahme des Trassenangebotes hat das EVU dem Fahrplan zugestimmt. Die im Fahrplan angegebenen Zeiten sind verbindlich. Die Zugcharakteristik umfasst die betrieblich – technischen Angaben für die Trassenkonstruktion und wird vom EVU mit der Trassenanmeldung verbindlich geliefert.

Wird bei der Zugbildung eine Abweichung von der bei benachbarten EIU geplanten Zugcharakteristik festgestellt, informiert das zugbildende EVU, das bei dem benachbarten EIU trassenbestellende EVU, über die Notwendigkeit einer Korrektur der Zugparameter. Das in Deutschland zugbildende EVU muss die Regeln der Zugbildung und mögliche Änderungen für den Gesamtzuglauf, auch auf dem Streckenabschnitt der PKP PLK S.A. kennen und beachten. Das in Polen zugbildende EVU muss die Regeln der Zugbildung und mögliche Änderungen für den Gesamtzuglauf, auch auf dem Streckenabschnitt der DB InfraGO kennen und beachten.

In Richtung von Deutschland nach Polen gilt darüber hinaus:
Das übernehmende EVU informiert sich noch vor der Ankunft eines Zuges auf dem Bahnhof Oderbrücke, ob die Zugparameter dem beantragten Fahrplan entsprechen, und gibt Änderungen der Zugparameter noch vor der Ankunft eines Zuges im Bahnhof Oderbrücke in das System SKRJ ein.

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

7. Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB InfraGO 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 instrukcji PKP PLK S.A. Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmen abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Według Ril DB Hinweis auf Ril der DB	
		(...)	(...)		
3.	Do Ir-1 § 23 ust. 7,8 i 9 Zu Ir-1 § 23 Abs. 7, 8 und 9	**Polecenia i informacji - Oznaczanie pociągów** 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".	**Aufträge und Meldungen - Bezeichnen der Züge** 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 408.0056 rozdz. 1 oraz do 408.2202 rozdz. 1 Zu 408.0056 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn.1	* *
4.	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	**Dodatkowe informacje dotyczące pociągów przewożących towary niebezpieczne** W przypadku kursowania pociągów z towarem niebezpiecznym - w tym z TWR (towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z działem 1.10.3.1.2 RID) – przewoźnik po stronie polskiej, przed przekroczeniem granicy w kierunku Polski, przekazuje elektroniczny wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu dyżurnemu ruchu stacji Rzepin RzA. W przypadku towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka zgodnie z punktem 1.10.3.1.2. RID (TWR) obowiązuje przewoźnika po stronie polskiej zaplanowanie pociągów za pośrednictwem systemu SEPE. W przypadku braku technicznej możliwości przeprowadzenia planowania w SEPE, wyznaczony pracownik przewoźnika powiadamia telefonicznie dyspozytora ds. planowania produkcji w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. w Poznaniu, podając informacje zgodnie z 8. 1) a) i b) § 17, Instrukcji Ir- 16. Przewoźnik zamawiający trasę w DB InfraGO AG powinien uwzględnić powyższe w planowaniu czasu postoju na stacji Oderbrücke.	**Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern** Wenn Züge mit gefährlichen Gütern – darunter auch gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID - verkehren, hat das auf polnischer Seite auftretende EVU noch vor dem Übergang auf das polnische Streckennetz die Wagenliste dem Fdl RzA des Bahnhofs Rzepin zu übermitteln. Bei gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID gilt für das bei der PKP PLK S.A. auftretende EVU die Pflicht der Planung der Zugfahrt mit Hilfe des Systems SEPE. –Bei fehlender technischer Möglichkeit der Nutzung des Systems SEPE informiert der dafür bestimmte Mitarbeiter des übernehmenden EVU den Disponenten für Planung in der Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. in Poznań, und erteilt die gemäß Punkt 8.1) a) und b) des § 17 der Vorschrift Ir-16 erforderlichen Informationen. Das bei der DB InfraGO AG trassenbestellenden EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Oderbrücke zu berücksichtigen.	-	

		(...)	(...)	
6.	Do Ir-1§ 16 ust. 3 oraz 3a Zu Ir-1 § 16 Abs.3 und 3a	**Brak znajomości linii przez maszynistę** Prowadzenie pociągów przez maszynistę, nieposiadającego znajomości odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym, jest zabronione.	**Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren** Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist auf der Grenzbetriebsstrecke nicht erlaubt.	Do 408.2301 rozdz. 1 Zu 408.2301 Abschn. 1 *
7.	Do Ir-1 § 14 zu Ir-1 § 14	**Zgłoszenie dyżurnemu ruchu gotowości pociągu** (1) Na stacjach na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym maszynista zobowiązany jest zgłosić dyżurnemu ruchu gotowość pociągu: - jeżeli odbyła się zmiana drużyny trakcyjnej, - jeżeli zmieniły się parametry pociągu określone w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, - jeżeli zostały wykonane oględziny techniczne, - jeżeli została wykonana próba hamulca. (2) Na stacji Rzepin zgłaszanie gotowości wykonuje się według postanowień Instrukcji Ir-1 § 14 ust.6. (3) Na stacji Frankfurt (Oder) oraz na stacji Oderbrücke zgłoszenie, że pociąg jest przygotowany do jazdy, należy przekazywać z wykorzystaniem łączności radiowej GSM-R. W tym celu należy przesłać zgłaszanie gotowości, wybierając numer telefonu 9990 10004 na terminalu GSM-R przy poprawnym zalogowaniem użytkownika w sieci GSM-R. Wiadomość zgłoszenia gotowości zostanie automatycznie przekazana do dyżurnego ruchu. (4) Ponadto na stacji Oderbrücke, dla pociągów w kierunku Rzepina, obowiązują następujące zasady: Maszyniści pojazdów trakcyjnych, którzy dla wykonania przełączenia systemu zatrzymują pociąg, mogą zgłaszać gotowość pociągu do odjazdu, jeżeli zostały spełnione warunki eksploatacyjne, poza przełączeniem urządzeń oddziaływania pociągu z PZB 90 na SHP. Urządzenie PZB 90 na pojeździe muszą być aktywne do momentu udzielenia zgody dyżurnego ruchu do odjazdu. Dopiero po udzieleniu zezwolenia na wyjazd pociągu ze stacji może nastąpić przełączenie systemu PZB 90 na SHP. W przypadku pojazdów trakcyjnych, na których nie można wybrać niezależnie od siebie systemu zasilania prądem i systemu zabezpieczającego jazdę (PZB/SHP), przewoźnik musi na własną odpowiedzialność określić środki odbiegające od powyższych ustaleń.	**Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist** (1) Auf den Bahnhöfen der Grenzbetriebsstrecke muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter melden, dass der Zug vorbereitet ist, wenn - ein Personalwechsel stattgefunden hat, - sich die Zugcharakteristik ändert (z.B. Änderung der Zuglänge, Mindestbremshundertstel oder Traktionsart), -wenn eine wagentechnische Untersuchung durchgeführt wurde, oder - -soweit erforderlich- eine Bremsprobe durchgeführt wurde. (2) Auf dem Bahnhof Rzepin ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, gemäß den Bestimmungen der polnischen Fahrdienstvorschrift Ir-1 § 14 (6) abzugeben. (3) Auf den Bahnhöfen Frankfurt (Oder) bzw. Oderbrücke ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, über Zugfunk GSM-R abzugeben. Die Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist, ist durch einen Anruf der Rufnummer 999010004 mit einem im GSM-R-Zugfunk funktional registrierten (angemeldeten) GSM-R-Gerät, abzugeben und wird zur Auswertung an den Fahrdienstleiter übertragen. (Verfahren nach 481.0205 Abschn. 7) (4) Darüber hinaus gilt im Bahnhof Oderbrücke für Züge in Fahrtrichtung Rzepin Folgendes: Triebfahrzeugführer auf Triebfahrzeugen, deren Systemumschaltung aufgrund der technischen Eigenschaften im Stillstand durchgeführt werden muss, dürfen die Zugvorbereitungsmeldung abgeben, wenn die betrieblichen Voraussetzungen, ausgenommen das Umschalten des Zugbeeinflussungssystems PZB zu SHP, erfüllt sind. Die PZB-Fahrzeugeinrichtung muss so lange aktiv sein, wie eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nicht vorliegt. Erst mit Erteilen der Zustimmung zur Abfahrt darf die Umschaltung des Zugbeeinflussungssystems von PZB zu SHP erfolgen. Bei Triebfahrzeugen, bei denen das Stromsystem und das Zugsicherungssystem nicht unabhängig voneinander ausgewählt werden können, sind vom EVU eigenverantwortlich Maßnahmen zur Erreichung des Schutzziels „Verhindern einer unzulässigen Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrsignal in Richtung Polen“ festzulegen.	Do 408.0321 408.2321 rozdział 2 oraz 481.0205 rozdz. 7 Zu 408.0321 zu 408.2321 Abschn. 2 sowie 481.0205 Abschnitt 7

8.	Do § 62 ust. 5 Zu § 62, Abs. 5	**Czoło pociągu znajduje się za semaforem** 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 InfraGO AG, maszyniście należy wydać rozkaz pisemny.	**Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus** 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 InfraGO AG das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden, muss der Fahrdienstleiter die Zustimmung durch Befehl erteilen.	Do 408.0331 rozdz. 3 ust. 3 oraz do 408.2331 rozdz. 3 ust. 3 Zu 408.0331 Abschn. 3 Abs. 3 und zu 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3
9.	Do § 58 Zu § 58	**Rozkazy pisemne - Dwujęzyczne druki rozkazów** Dyżurni ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym wydają polecenia na przejazdy przez granicę za pomocą dwujęzycznych druków rozkazów pisemnych zgodnie z pkt. 10.1. Formularz dla rozkazów 1-9 d/pl (przy DB InfraGO AG: 302.2000V01) jest drukowany po obu stronach. Rozkazy 1-9 znajdują się z przodu, a uzasadnienie dla rozkazów 5 lub 6 z tyłu. Przyczyny 80 do 84 zostały dodane tylko dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym. Formularz dla rozkazów 21-95 (przy DB InfraGO AG: 302.2000V02) jest drukowany po obu stronach. Z przodu znajdują się rozkazy 21-95 d/pl, a z tyłu Załącznik językowy do polecenia 95.95 d/pl. Druki rozkazów 1-9 d/pl oraz rozkazów 21-95 d/pl mogą być wypełnione tylko z jednej strony. Używanie wolnego tekstu nie jest zalecane. W celu uzyskania dodatkowych poleceń należy używać rozkazy 21-95. W rozkazie 95.95 uwzględniono dodatkowe dwujęzyczne sformułowania W1 - W14 dla ruchu granicznego. Jeśli wyjątkowo konieczne jest użycie wolnego tekstu, musi być zaznaczone w rozkazie 95 w poleceniu 95.95, a wolny tekst musi być wprowadzony w dwóch językach.	**Schriftliche Befehle - Zweisprachige Befehlsvordrucke** Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf den Grenzbetriebsstrecken erteilen Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten mit den Befehlsvordrucken gemäß Abschn. 10.1. Der Vordruck Befehle 1-9 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V01). Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 1-9 d/pl. Auf der Rückseite befinden sich die Gründe zum Befehl 5 bzw. 6 d/pl. Zusätzlich wurden die Gründe 80 - 84 für den Grenzbetrieb aufgenommen. Der Vordruck Befehl 21-95 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V02). Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 21-95 d/pl. Auf der Rückseite befindet sich das Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95 d/pl. Die Vordrucke Befehle 1-9 d/pl und Befehle 21-95 d/pl dürfen nur einseitig beschrieben werden. Die Verwendung von Freitexten ist nicht vorgesehen. Für zusätzliche Anweisungen werden die Befehle 21 – 95 d/pl genutzt. Im Auftrag 95.95 wurden zusätzlich zweisprachige Wortlaute W1 – W14 für den Grenzbetrieb aufgenommen. Muss ausnahmsweise ein Freitext verwendet werden, ist im Befehl 95 der Auftrag 95.95 anzukreuzen und der Freitext zweisprachig einzutragen.	Do 408.0411 oraz 408.2411 Zu 408.0411 und zu 408.2411 Zu 408.0411 und zu 408.2411 Abschn. 2.8

10.	Do § 59 zu § 59	**Ograniczenie prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym** Przy doraźnych ograniczeniach prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należy powiadomić właściwą dyspozyturę. O ostrzeżeniach doraźnych należy informować drużyny pociągowe przy pomocy rozkazów pisemnych. Ograniczenia występujące po stronie niemieckiej podawane są w „La Bereich Ost", natomiast Ograniczenia stałe występujące po stronie polskiej podawane są w WOS dla Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze. Ograniczenia prędkości na odcinku PKP PLK S.A. mogą zostać ujęte w La- Ost - do czasu ujęcia ich w WOS.	**Geschwindigkeitseinschränkungen auf der Grenzbetriebsstrecke** Bei unvorhergesehen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecken ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit Befehl zu unterrichten. Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf deutscher Seite der Grenzbetriebsstrecke auftreten sind in die La Bereich Ost aufzunehmen, und Längerfristige Geschwindigkeits-einschränkungen, welche auf polnischer Seite auftreten sind in den WOS Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze aufzunehmen. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. können - bis zur Aufnahme in den WOS- in die La aufgenommen werden.	Do 408.2341r ozdział 2 Zu 408.2341 Abschn. 2	*
		(...)	**(...)**		
12.	Do § 58 ust. 1 Zu § 58 Abs.1	**Przekazywanie rozkazów pisemnych** Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dwujęzyczne rozkazy pisemne można podyktować przez radiotelefon.	**Übermitteln von schriftlichen Befehlen** Auf der Grenzbetriebsstrecke werden zweisprachige Befehle an Züge in der Regel über Zugfunk diktiert.	Do/zu 408.0411 rozdz. 2 ust. 12 do/zu 408.2411	
		(...)	**(...)**		
14.	Do Ir-1 § 51 ust. 1 pkt 1, Ir-11 § 28 Zu Ir-1 § 51 Abs. 1 pkt 1 Ir-11 § 28	**Powiadomienie o danych rozkładu jazdy przez dyżurnego ruchu DB InfraGO AG** W DB InfraGO AG dyżurny ruchu może podać dane o rozkładzie jazdy z dwujęzycznym rozkazem 95.95 wraz z załącznikiem językowym W 1.	**Bekanntgabe von Fahrplanangaben durch den Fdl der DB InfraGO AG** Fahrplanangaben bei der DB InfraGO AG dürfen durch den Fdl mit dem zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben werden.	Do 408.0431 rozdział 1 ust. 2 c) 408.0431 Abschnitt 1 Abs. 2 c)	* *
		(...)	**(...)**		
17.	Do Ir-1 § 58 ust. 7 pkt 1 lit. c i do Ie-1 (E 1) § 16 pkt 6c Zu Ir-1 § 58 Abs. 7 pkt 1Buchst. c und zu Ie-1 (E1) § 16 pkt 6c	**Powiadamianie pociągów przy prowadzeniu robót** Jeżeli na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. zostaną ustawione wskaźniki W7, aby polecić maszynistom do podawania sygnałów „Baczność" do ostrzegania pracowników, dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę o wystawienia wskaźników W7. Dyżurny ruchu stacji Oderbrücke udziela – po poleceniu przez dyżurnego ruchu stacji Rzepin – dwujęzycznego rozkazu 95.95 z załącznikiem językowym W 10.	**Unterrichtung der Züge bei der Ausführung von Arbeiten** Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. Signale W7 aufgestellt wurden, um den Triebfahrzeugführer zu beauftragen, Achtungssignale zu geben, um Arbeitende zu warnen, müssen die Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl über die Aufstellung des Signals W 7 unterrichtet werden. Der Fdl Oderbrücke erteilt nach Beauftragung durch den Fdl Rzepin den zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt W 10.	-	
		(...)	(...)		
19.	Do Ir-1 § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 7 pkt 1 lit. c) Ir-10 § 21 Zu Ir-1 § 14 Abs. 10 und zu § 58 Abs. 7 Pkt.1 c Ir-10 § 21	**Przesyłki wyjątkowo ciężkie** Kiedy w telegramie zarządzającym jest podane, że przesyłka wyjątkowo ciężka poruszać się będzie z prędkością mniejszą niż podana w rozkładzie jazdy prędkość dopuszczalna składu pociągu, dyżurny ruchu musi maszyniście wydać dwujęzyczny rozkaz 5 przyczyna 40.	**Schwerwagen** Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, müssen die Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer einen zweisprachigen Befehl 5 Grund Nr. 40 erteilen.	Do 408.0435 rozdz. 2 Zu 408.0435 Abschn. 2	*

		(...)	(...)	
21.	Do Ir-1 § 66 Zu Ir-1 § 66	**Szczególne uregulowania przy popychaniu** Popychanie pociągów przekraczających granicy jest zabronione	**Besondere Regeln für das Nachschieben** Grenzüberschreitende Züge dürfen nicht nachgeschoben werden.	Do 408.2441 Zu 408.2441
22.	Do Ir-1 § 67 Zu Ir-1 § 67	**Pociągi pchane** Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.	**Geschobene Züge**: Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf den Grenzbetriebsstrecken außer Mess-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	Do 408.0445 oraz 408.2445 408.0445 und zu 408.2445
		(...)	(...)	
24.	Do Ir-1 § 37 ust. 9 i 10 Zu Ir-1 § 37 Abs. 9 und 10	**Ograniczenie prędkości na torze wjazdowym** Na stacji Frankfurt (Oder) na sygnalizatorach B 605 i B 615 dla wjazdów na tory 452 i 456 sygnał Zs13 (wskaźnik wcześniejszego zatrzymania sygnalizuje, że jest tu do dyspozycji krótsza droga hamowania. Na stacji Oderbrücke lokomotywy luzem z Frankfurtu (Oder) mogą wjeżdżać od semaforów wjazdowych w połączeniu z sygnałem Zs 13 do semafora drogowskazowego 74ZR5.	**Geschwindigkeit im Einfahrgleis beschränken** Auf dem Bahnhof Frankfurt (Oder) wird an den Signalen B 605 und B 615 für die Einfahrten in die Gleise 452 und 456 durch Signal Zs 13 (Frühhaltanzeiger) signalisiert, dass hierfür ein kürzerer als der gewöhnliche Einfahrweg zur Verfügung steht. Im Bahnhof Oderbrücke können Triebfahrzeuge, die von Frankfurt (Oder) kommen von den Einfahrsignalen in Verbindung mit Signal Zs 13 bis zum Zwischensignal 74ZR5 einfahren.	Do 408.0451 rozdz. 1 oraz 408.2451 Zu 408.0451 Abschnitt 1 und zu 408.2451
		(...)	(...)	
27.	Do Ir-1 § 47 Zu Ir-1 § 47	**Cofnięcie polecenia odjazdu lub przejazdu** 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 rozkaz 4.	**Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages** 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 4 zu erteilen.	Do 408.0411 rozdz. 2.7 408.2411 rozdz. 2.6 Zu 408.0411 Abschn. 2.7 408.2411 Abschn. 2.6
		(...)	(...)	
30.	Do Ir-1 § 54 ust. 7 Zu Ir-1 § 54 Abs. 7	**Zezwolenie na jazdy po torze lewym** W przypadku, gdy dyżurny ruchu nie może udzielić maszyniście zezwolenia na jazdę po torze lewym poprzez sygnał zezwalający (na PKP również Sz) wraz z W24/Zs6, może on udzielić maszyniście polecenia jazdy po torze lewym poprzez wydanie rozkazu G nr 4. Dyżurni ruchu używają do tego dwujęzyczny rozkaz 23.	**Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis** Wenn der Auftrag zur Fahrt ins Gegengleis nicht signalisiert werden kann, darf der Fahrdienstleiter dem Triebfahrfahrzeugführer den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis mit schriftlichem Befehl erteilt werden. Der Fahrdienstleiter erteilt dafür den zweisprachigen Befehl 23.	Do 408.0463 rozdz 10 do 408.2463 rozdz. 1 408.0463 Abschn. 10 und zu 408.2463 Abschn. 1

31.	do Ir-1 § 30 Zu Ir-1 § 30	**Uregulowania dla jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego** Urządzenia sterowania ruchem na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Rzepin – Kunowice – Oderbruecke – Frankfurt (Oder) przystosowana są do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego.	**Regeln für das Fahren auf dem Gegengleis** Auf der Grenzbetriebsstrecke Frankfurt (Oder) – Oderbrücke – Kunowice – Rzepin und Gegenrichtung ist Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet.	do 408.0463 oraz 408.2463 Zu 408.0463 und zu 408.2463 *
		(...)	**(...)**	
45.	Do Ir-1 § 55 ust. 10, 10a Zu Ir-1 § 55 Abs. 10, 10a	**Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym** 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.	**Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten** Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt - für gezogene Sperrfahrten 50 km/h, - für geschobene Sperrfahrten 30 km/h, jedoch bei Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung 20 km/h, - die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt richtet sich nach der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs.	Do 408.0481 rozdz. 10 oraz do 408.2481 rozdz. 7 Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481 Abschn. 7
46.	Do Ir-1 § 55 ust. 6, 7 Zu Ir-1 § 55 Abs. 6, 7	**Jazda powrotna lub kontynuacja jazdy po torze zamkniętym** Jeśli podczas jazdy po torze zamkniętym pociąg jest zatrzymany na wolnym szlaku, wówczas maszynista musi, możliwie jak najszybciej, porozumieć się z dyżurnym ruchu, który wyprawił 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.	**Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt** 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 408.0481 Zu 408.0481
47.	Do Ir-1 § 55 zu Ir-1 § 55	**Zakończenie jazdy po torze zamkniętym** Jeżeli jazda po torze zamkniętym kończy się na stacji, wówczas maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd pociągu w pełnym składzie.	**Sperrfahrt beenden** Wenn eine Sperrfahrt auf einem Bahnhof endet, muss der Tf dem Fdl die Ankunft aller Fahrzeuge melden.	Do 408.0481 Zu 408.0481
		(...)	**(...)**	
49.	Do Ir-1 § 64 ust. 12 i ust. 14 Ir-1a § 7 ust. 6 Zu Ir-1 § 64, Abs. 12 und Abs. 14 Ir-1a § 7 Abs. 6	**Pominięcie sygnału „Stój" bez zezwolenia** Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego porozumienia się z dyżurnym ruchu w następujących sytuacjach: a) niedopuszczalne przejechanie obok semafora oraz innych sygnalizatorów wskazujących „Stój"; b) przejechanie poza miejsce wymaganego zatrzymania według rozkazu pisemnego; c) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy	**Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen** Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen: a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal; b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre;	Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531

		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 (świetlna) – która pokazuje sygnał Ra 12; f) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy tarczy zaporowej (świetlna) – 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 poziom „0” w trybie “UN” przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający; k) nagłe hamowanie w systemie ETCS poziom „0” w trybie “UN” przy semaforze, który pokazuje światło unieważniające. Maszynista może kontynuować jazdę dopiero po otrzymaniu pisemnego rozkazu. Dyżurni ruchu używają do tego dwujęzyczny rozkaz 2 i wskazują w poleceniu x.95 na załącznik językowy W 11.	c) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; d) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt; e) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt; f) PZB-Zwangsbremsung 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) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; k) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt. Die Weiterfahrt darf nur nach Erteilung eines Befehls erfolgen. Die Fahrdienstleiter erteilen dafür den zweisprachigen Befehl 2, und verweisen im Feld x.95 auf das Wortlautbeiblatt W 11.	
50.	Do Ir-1 § 64 ust. 13 Zu Ir-1 § 64 Abs. 13	**Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A.** 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”.	**Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Halt Signal** Ist der Triebfahrzeugführer auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. unzulässig an einem Halt zeigenden Signal und über das Grenzzeichen der folgenden Weiche hinausgefahren, muss er sofort das „Alarmsignal“ geben.	Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	
		(...)	(...)		
53.	Do Ie-1 § 14 ust (1), punkt 2) Zu Ie-1 § 14 Abs (1), punkt 2)	**Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych - Oznaczenie czoła pociągu** Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należącym do DB InfraGO AG i na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. pomiędzy granicy prowadzenia ruchu i podg. Kunowice nie stosuje się sygnału Pc2 „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.	**Signale an Zügen - Spitzensignal** Auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB InfraGO und auf dem Abschnitt der Betriebsführung der PKP PLK S.A. auch zwischen der Grenze der Betriebsführung und dem Abzw. Kunowice wird das „Spitzensignal eines Zuges, welcher entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung auf einem Gleis einer zwei- und mehrgleisigen Strecke fährt“ - Pc2 - nicht geführt. Züge auf dem Gegengleis führen das Spitzensignal Pc-1/Zg1.	Do 301.1101 odc. 2 Zu 301.1101 Abschn 2	* * *

54.	Do Ir-1 § 77 ust. 1 Zu Ir-1 § 77 Abs. 1	**Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu** Jeżeli stwierdzono nieprawidłowy sygnał czoła pociągu, należy zgłosić to dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do granicy państwa. Dyżurny ruchu zatrzymuje tam pociąg. Po zatrzymaniu pociągu, należy postępować według przepisów KPI.	**Spitzensignal nicht in Ordnung** Wenn festgestellt wird, dass das Spitzensignal nicht in Ordnung ist, ist dies dem Fahrdienstleiter der der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestelle zu melden. Der Fahrdienstleiter muss den Zug dort anhalten. Nach dem Anhalten des Zuges ist nach den Regeln des jeweiligen EIU zu verfahren.	Do 408.0551 rozdz. 1 Do 408.2691 rozdz. 6 Zu 408.0551 Abschn. 1 zu 408.2691 Abschn. 6
		(...)	**(...)**	
56.		**Pozostaje otwarte**	**Bleibt offen**	
57.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k	**Zmniejszone tarcie między kołami, a szyną** Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kolami a szyną, to musi on powiadomić kolejne pociągi jadące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym. (...) 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.	**Verminderter Reibwert** Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen. (...) 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.	Do 408.0561 oraz 408.2561 rozdz. 2 ust. 2 Zu 408.0561 und 408.2561 Abschn. 2 Abs. 2
58.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) i § 64 ust. 17, i § 70 ust. 6-13 Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k und § 64 Abs. 17, und § 70 Abs. 6-13	**Unieruchomiony pociąg na szlaku** (...) Jeśli maszynista pojazdu dwutrakcyjnego może kontynuować jazdę unieruchomionego pociągu, to po zmianie rodzaju trakcji, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu. (...)	**Liegengebliebener Zug auf der freien Strecke** (...) Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt seines Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren. (...)	Do 408.0571 rozdz. 5 do 7 oraz 408.2571 rozdz. 5 do 7 Zu 408.0571 Abschn. 5 bis 7 und zu 408.2571 Abschn. 5 bis 7
59.	Do § 64, ust 17 zu § 64 (17)	**Nieplanowe zatrzymanie pociągu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym (np. uszkodzenie pojazdu trakcyjnego)** (1) Jeżeli na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dojdzie do nieplanowego zatrzymania pociągu np. z powodu uszkodzonego pojazdu trakcyjnego, maszynista musi zawiadomić niezwłocznie dyżurnego ruchu. (2) O nieplanowym zatrzymaniu pociągu dyżurni ruchu informują się wzajemnie.	**Halt aus unvorhergesehenem Anlass (z.B. Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke)** (1) Wenn auf der Grenzbetriebsstrecke ein Zug aus unvorhergesehenem Anlass, z.B. wegen eines schadhaften Fahrzeuges, hält, hat der Triebfahrzeugführer unverzüglich den Fahrdienstleiter zu verständigen. (2) Über das unvorhergesehene Halten auf der Strecke informieren sich die Fdl gegenseitig. (3) Wenn ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren kann, muss der Triebfahrzeugführer den	Do 408.0571 408.2571 zu 408.0571 408.2571

		(3) Jeżeli zatrzymany pociąg może jechać dalej, maszynista jest zobowiązany zawiadomić dyżurnego ruchu tego posterunku, którego poinformował o zatrzymaniu. Maszynista może jechać dalej tylko za zgodą dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do szlaku, na którym pociąg się znajduje. (4)W przypadku, gdy nie można zawiadomić dyżurnego ruchu o możliwości kontynuowania jazdy po nieplanowanym zatrzymaniu na szlaku, maszynista może prowadzić pociąg na zasadach „jazdy na widoczność" do miejsca, gdzie można nawiązać łączność z dyżurnym ruchu. (5) W przypadku uszkodzenia pojazdu trakcyjnego, który nie jest zdolny do dalszej jazdy, dyżurny ruchu informuje właściwego dyspozytora o konieczności zadysponowania pojazdu trakcyjnego w celu zwolnienia szlaku granicznego. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu wraz z Betriebs-zentrale Berlin wspólnie ustalają, z której stacji oraz w którym kierunku należy wysłać pojazd zastępczy w celu zwolnienia szlaku granicznego.	Fahrdienstleiter, dem er das Halten mitgeteilt hat, von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen. Der Triebfahrzeugführer darf nur weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt hat. (4) Kann die Verständigung nicht herbeigeführt werden, muss der Triebfahrzeugführer bis zur Stelle, wo die Verständigung herbeigeführt werden kann, auf Sicht fahren. (5) Ist das schadhafte Triebfahrzeug nicht fahrtüchtig, informiert der Fdl die zuständige Betriebsleitung über die Notwendigkeit der Stellung eines Ersatztriebfahrzeuges. Die Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym in Poznan entscheidet gemeinsam mit der Betriebsleitung Berlin, von welcher Seite ein Ersatztriebfahrzeug an den schadhaften Zug zu senden ist, und in welcher Richtung die Grenzbetriebstrecke zu räumen ist.	
60.	Do/zu Ir-1 § 69 (3), (8) § 70	**Zabezpieczanie pojazdów na szlaku** Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na szlaku odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym podane są w rozdziale 5.1.3	**Sichern der Fahrzeuge auf der Strecke** 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 408.2351
61.	Do Ir-1 § 70 ust. 1-5 Zu Ir-1 § 70 Abs. 1-5	**Pozwolenie, prędkość i warunki szczególne przy cofaniu pociągu** (...) Dla pociągów przekraczających granicę cofanie pociągu bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu jest zabronione. (...) 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.	**Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen** (...) Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten. (...) Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann. 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden. Der Triebfahrzeugführer muss das Ende des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des zurückgesetzten Zuges dem Fahrdienstleiter melden.	Do 408.0572 rozdz. 4-6 Zu 408.0572 Abschn 4-6 Do 408.2572 rozdz. 2 zu 408.2572 Abschn. 2

62.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69; i Ie-1 § 2 ust. 14 l § 15 ust. 1 pkt 1 i 2 Zu Ir-1 § 65 Abs. und § 69, und Ie-1 § 2 Abs. 14 und § 15 Abs. 1 pkt 1 und 2	**Żądanie zatrzymania pociągu przy grożącym niebezpieczeństwie** Przy grożącym niebezpieczeństwie, któremu można zapobiec lub zmniejszyć jego skutki poprzez zatrzymanie pociągów, należy nadać sygnał alarmowy do zatrzymania wg postanowień zarządcy infrastruktury, którego infrastruktura jest eksploatowana. (...)	**Nothaltauftrag geben bei drohender Gefahr** Bei drohender Gefahr, die durch Anhalten von Zügen abgewendet oder gemindert werden kann, ist der Nothaltauftrag nach den Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers zu geben, dessen Infrastruktur befahren wird. (...)	Do 408.0581 rozdz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3	
63.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 Ie-1 § 16 ust. 1 pkt. 1 lit d i pkt 2 lit e i f Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69 Ir- 5a § 15 Abs. 10 Ie-1 § 16 Abs. 1 pkt. 1 Buchst. d und pkt 2 Buchst. e und f	**Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC** Jeśli terminal pojazdu kolejowego znajduje się w polskiej sieci GSM-R i zostanie odebranie połączenia alarmowego REC, maszynista musi natychmiast zatrzymać swój pojazd i poczekać na na informacje weryfikujące przyczynę nadania połączenia REC. Jeśli terminal pojazdu kolejowego znajduje się w trybie GSM-R (D) i zostanie odebranie połączenia alarmowego REC, maszynista musi natychmiast zmniejszyć prędkość pociągu do prędkości wymaganej do jazdy na widoczność. Jeśli po wywołaniu alarmowym nie nastąpi polecenie zatrzymania awaryjnego lub zapowiedź, maszynista musi jechać do najbliższego posterunku ruchu zgodnie z zasadami "jazdy na widoczność" - nawet jeśli znajduje się on na obszarze prowadzenia ruchu sąsiedniego zarządcy infrastruktury, chyba że otrzymał od dyżurnego ruchu inne polecenie.	**Notruf / Alarmsignal** Befindet sich das Zugfunkgerät im polnischen GSM-R-Funk und ein „Radio Emergency Call“ (Funknotruf) wird auf dem Endgerät des Eisenbahnfahrzeuges signalisiert, muss der Triebfahrzeugführer sein Fahrzeug sofort anhalten und gemeinsam mit dem Fdl die Ursache des „Radio Emergency Call“ klären. Ist das Zugfunkgerät im GSM-R (D)-Netz eingewählt und ein Notruf geht ein, muss der Tf die Geschwindigkeit des Zuges sofort, auf die für das Fahren auf Sicht geforderte Geschwindigkeit verringern. Wenn dem Notruf kein Nothaltauftrag oder keine Durchsage folgt, muss der Tf nach den Regeln des „Fahren auf Sicht” bis zur nächsten Betriebsstelle fahren – auch wenn sich diese im Bereich der Betriebsführung des benachbarten EIU befindet, sofern er keine andere Meldung oder Aufträge des Fdl erhält.	Do 408.0581 rozdz. 3 oraz 408.2581 rozdz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3 und zu 408.2581 Abschn. 3	* * * * * * * * * * *
64.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69	**Dalsze postępowanie po poleceniu zatrzymania w trybie alarmowym** 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.	**Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages** 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 408.0581rozdz. 4 oraz 408.2581 rozdz. 4 Zu 408.0581 Abschn. 4 und zu 408.2581 Abschn. 4	
		(...)	(...)		
77.	Do Ir-1 oraz Ir-9 Zu Ir-1 sowie Ir-9	**Postanowienia dotyczące jazd manewrowych na stacjach zmiany systemu** (1) Na stacjach zmiany systemu DB InfraGO AG obowiązują reguły ujęty w instrukcji 408.48. (2) Na stacji zmiany systemu PKP PLK S.A. obowiązują postanowienia instrukcji Ir-1 oraz instrukcji Ir-9.	**Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten auf den Systemwechselbahnhöfen** (1) Auf den Systemwechselbahnhöfen der DB InfraGO AG gelten die Regeln der Ril 408.48. (2) Auf den Systemwechselbahnhöfen der PKP PLK S.A. gelten die Regeln der Fahrdienstvorschrift Ir-1 und der Rangiervorschrift Ir-9.	Do 408.48 Zu 408.48	

78.	Do Ir-1 § 63 ust. 28 i Ir 9 §14 Zu Ir-1 § 63 Abs. 28 und Ir 9 §14	**Zabezpieczanie pojazdów przed zbiegnięciem (na stacjach)** Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na stacjach odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu stacji podane są w ust.5.2.	**Festlegen von Fahrzeugen im Bahnhof** Für das Sichern der Fahrzeuge in den Bahnhöfen sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Neigungen der Bahnhöfe sind im Abschnitt 5.2 angegeben.	Do 408.4831 rozdz. 2 Zu 408.4831 Abschn. 2	
		(...)	(...)		
80.	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	**Zgłoszenie zwolnienia toru szlakowego po zakończeniu manewrów** Maszynista (kierownik manewrów) musi zgłosić właściwemu dyżurnemu ruchu (nastawniczemu) ukończenie manewrów i powrót składu manewrowego w całości zgodnie z przepisami KPI prowadzącego ruch.	**Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden** 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 408.4841 rozdz. 4 Zu 408.4841 Abschn. 4	
81.	Ir-5a § 24 i 25	**Nieprawidłowości przy przekraczaniu granicy do Polski – brak sieci GSM-R** W przypadku zbliżania się do posterunku należy zatrzymać pociąg przed pierwszym obsługiwanym sygnalizatorem. Pociąg nie może kontynuować jazdy nawet jeśli na sygnalizatorze podany jest sygnał zezwalający. Kontynuacja jazdy pociągu możliwa jest tylko po uzyskaniu stosownego zezwolenia od właściwego dyżurnego ruchu.	**Unregelmäßigkeiten beim Überfahren der Staatsgrenze nach Polen - kein GSM-R-Netz** Der Triebfahrzeugführer hat trotz Fahrtstellung vor dem nächsten Hauptsignal anzuhalten, den Fahrdienstleiter über alternative Kommunikationsmöglichkeiten davon zu verständigen, dass kein GSM-R genutzt werden kann. Der Fahrdienstleiter kann daraufhin einen Befehl erteilen, in welchem der Tf aufgefordert wird, das analoge VHF-Netz zu nutzen.		* * * * * * * * *

7.2. Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania

7.2.1.Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów

7.2.1.1. Uregulowania podczas zmiany systemu bezpieczeństwa za pomocą balis Class B podczas jazdy

(1) Ogólne uregulowania

Zmiana systemu bezpieczeństwa w pociągach wyposażonych w urządzenia techniczne, umożliwiające zmianę systemu z zastosowaniem balis Class B następuje automatycznie podczas przejazdu nad grupą eurobalis przedstawionych na schemacie lokalizacji balis.

(2) Schemat lokalizacji balis:

7.2. Betriebliche Vorgaben zur Transition

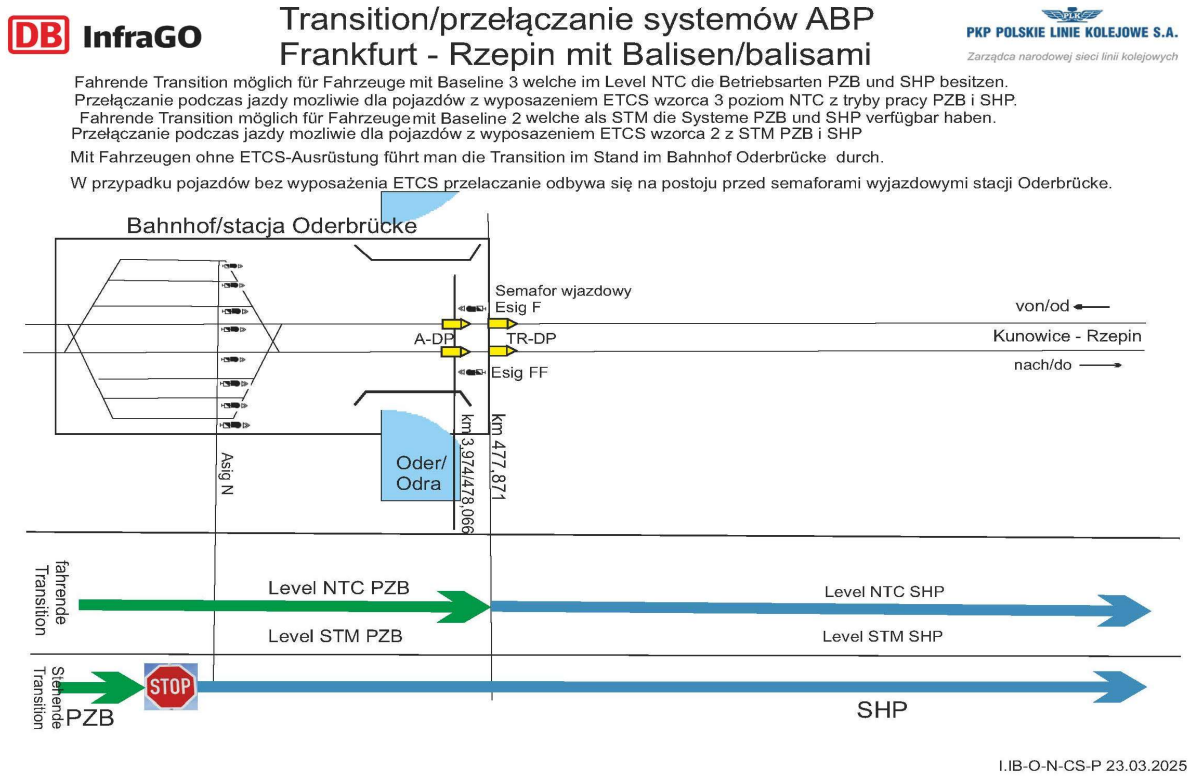
7.2.1. Transition der Zugsicherungssysteme

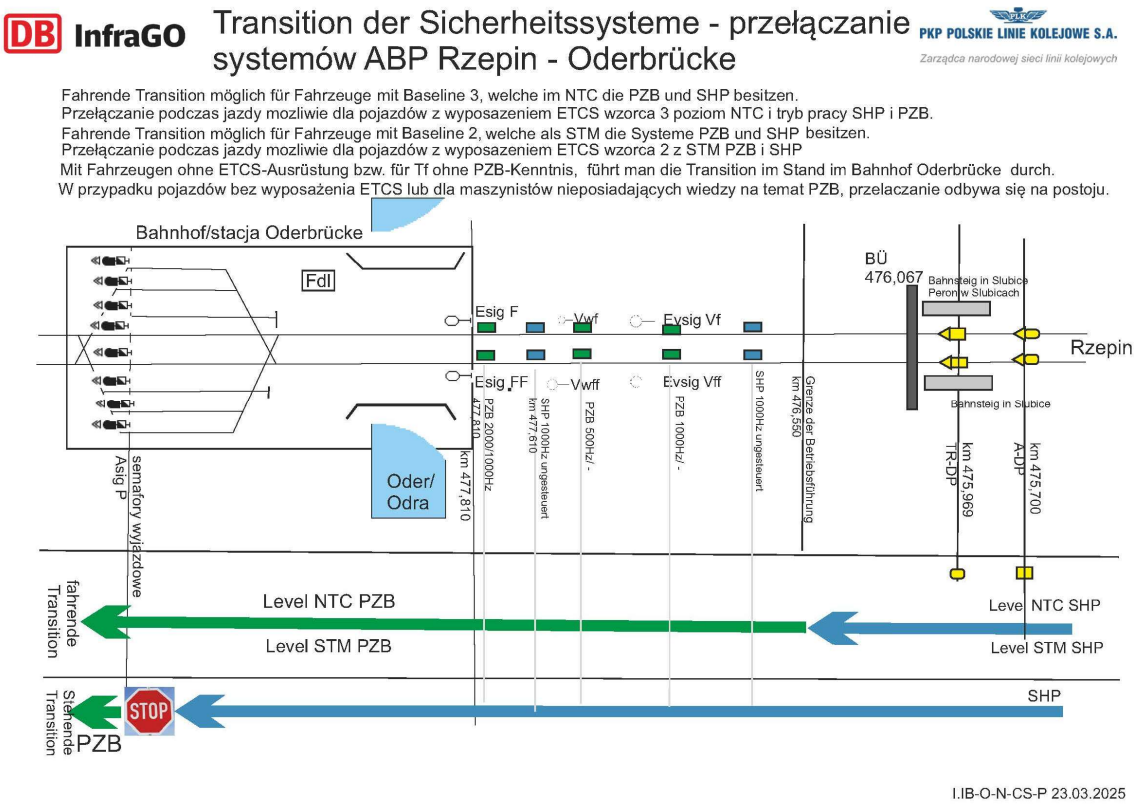
7.2.1.1. Regeln für die Transition bei Umschaltung der Zugbeeinflussung fahrend mit Class B-Balisen

(1) Allgemeine Regeln

Das Umschalten zwischen den Zugbeeinflussungssystemen für Züge, die über die technische Ausrüstung zur Nutzung der Class B-Transition verfügen, erfolgt automatisch mit dem Passieren der Eurobalisengruppen, die im „Lageplan Balisen“ dargestellt sind.

(2) Lageplan Balisen:





Maszynista musi potwierdzać komunikat zapowiadania zmiany tryb pracy w poziomie NTC w kabinie maszynisty na balisy zapowiadawczej w km 3,942 (dla kierunku jazdy Oderbrücke - Kunowice) lub w km 475,700 (dla kierunku jazdy Kunowice - Oderbrücke).

Eine Quittierung der Meldung zur Umschaltungsankündigung der Zugbeeinflussung auf dem Führerstand ist durch den Tf an der Ankündigungsbalise in km 3,942 (für die Fahrtrichtung Oderbrücke – Kunowice), bzw. in km 475,700 für die Fahrtrichtung Kunowice - Oderbrücke) erforderlich.

Maszynista musi potwierdzić komunikat "Zmiana tryb pracy w poziomie NTC" w kabinie maszynisty na balisy w km 477,871 (dla kierunku jazdy Oderbrücke - Kunowice) lub w km 475,969 (dla kierunku jazdy Kunowice - Oderbrücke), ponieważ w przeciwnym razie zostanie zainicjowane wymuszone hamowanie służbowe.

Eine Quittierung der Meldung „Umschaltung der Zugbeeinflussung“ auf dem Führerstand ist durch den Tf an der Transitionsbalise in km 477,871 (für die Fahrtrichtung Oderbrücke – Kunowice), bzw. in km 475,969 (für die Fahrtrichtung Kunowice - Oderbrücke) erforderlich, weil sonst eine Zwangsbetriebsbremsung eingeleitet wird.

Ustępy (3) i (4) wskazują, kiedy zmienne narodowe danego kraju wchodzą w życie.

Im Abs. (3) und (4) wird angegeben, ab wann die nationalen Werte des jeweiligen Landes wirksam werden.

(3) Kierunek jazdy Oderbrücke - Kunowice

Pojazd prowadzący pociąg przejeżdża w km 3,545 nad balisą zapowiadającą zmianę systemu bezpieczeństwa.

Pojazd prowadzący pociąg w km 3,815 przejeżdża nad drugą balisą, która po potwierdzeniu przez maszynistę powoduje zmianę systemu. [STM PZB przechodzi w stan spoczynku, a STM SHP przechodzi ze stanu spoczynku w stan aktywny (od tego momentu SHP jest aktywne)].

Zmienne narodowe dla Polski obowiązują po przekroczeniu balisy przełączania na km 3,815.

(3) Fahrtrichtung Oderbrücke - Kunowice

Das führende das Fahrzeug passiert die Ankündigungs-Balise in km 3,545, die die Umschaltung der Zugbeeinflussung auf das System SHP ankündigt. Anschließend passiert das führende Fahrzeug die Transitions-Balise in km 3,815, die nach der Quittierung durch den Tf das Umschalten der Zugbeeinflussung veranlasst [der STM PZB geht in Stand-by und der STM SHP geht von Stand-by in den aktiven Zustand (ab jetzt ist die SHP aktiv)].
Die nationalen Werte Polens sind mit dem Überfahren der Transitions-Balise in km 3,815 wirksam.

(4) Kierunek jazdy Kunowice - Oderbrücke

Pojazd prowadzący pociąg przejeżdża w km 475,700 nad balisą zapowiadającą zmianę systemu bezpieczeństwa.

Pojazd prowadzący pociąg w km 475,969 przejeżdża nad drugą balisą, która po potwierdzeniu przez maszynistę powoduje zmianę systemu. [STM SHP przechodzi w stan spoczynku, a STM PZB przechodzi ze stanu spoczynku w stan aktywny (od tego momentu PZB jest aktywny)].

Zmienne narodowe dla Niemiec obowiązują po przekroczeniu balisy przełączania na km 475,969.

Urządzenia przytorowe PZB należy obsłużyć od granicy prowadzenia ruchu w km 475,96 zgodnie z przepisami DB 483.0101.

(5) Kierunek Kunowice - Oderbrücke: Rezonatory przytorowe SHP przed tarczami ostrzegawczymi i semaforami wjazdowymi stacji Oderbrücke

W przypadku jazdy pociągów bez PZB, tarcze ostrzegawcze i semafory wjazdowe stacji Oderbrücke z kierunku Kunowic są wyposażone dodatkowo w urządzenia przytorowe SHP w km 476,586 oraz w km 477,609. Jest to wymóg systemowy PKP PLK S. A.

W przypadku jazdy pociągów z aktywnym systemem PZB (spowodowanym przejściem klasy B sterowanym balisą zgodnie z 7.2.1.1.(4)):
Obsługa urządzeń PZB na pojeździe podczas przejazdu nad wymienionymi powyżej elektromagnesami przytorowymi SHP odbywa się zgodnie z instrukcją DB 483.0101, rozdział 7, ustęp (2).

(4) Fahrtrichtung Kunowice - Oderbrücke

Das führende Fahrzeug passiert die Ankündigungs-Balise in km 475,700, die die Umschaltung der Zugbeeinflussung ankündigt.
Anschließend passiert das führende Fahrzeug die Transitions-Balise in km 475,969, die nach der Quittierung durch den Tf das Umschalten der Zugbeeinflussung veranlasst [der STM SHP geht in Stand-by und der STM PZB geht von Stand-by in den aktiven Zustand (ab jetzt ist die PZB aktiv)].
Die nationalen Werte Deutschlands sind mit dem Überfahren der Transitions-Balise in Km 475,969 wirksam.
Die PZB-Streckeneinrichtung ist ab der Grenze der Betriebsführung km 475,96 nach den Regeln der DB - Vorschrift 483.0101 zu bedienen.

(5) Fahrtrichtung Kunowice – Oderbrücke: SHP-Magneten vor dem Evsig und Esig des Bahnhof Oderbrücke

Für Fahrten ohne PZB bleiben die Einfahrvorsignale und Einfahrsignale des Bahnhof Oderbrücke aus Richtung Kunowice unter streckenseitiger SHP-Ausrüstung. Die Systemanforderung der PKP PLK S.A besteht in der Ausrüstung mit ständig wirksamen 1000 Hz SHP Magneten im km 476,586 (200 m vor dem Evsig des Bf Oderbrücke) sowie im km 477,609 (200 m vor dem Esig des Bf Oderbrücke).
Für Züge mit wirksamem System PZB (hervorgerufen durch die balisengesteuerte Class-B-Transition nach 7.2.1.1.(4)) gilt:
Die Bedienung der PZB-Fahrzeugeinrichtung bei der Überfahrt über die oben aufgeführten ständig wirksamen 1000-Hz- SHP – Streckenmagneten erfolgt nach Ril 483.0101 Abschnitt 7 Abs (2).

Rysunek: 7.2.1.1: Wskaźnik SHP do oznaczania elektromagnesów przytorowych SHP dla jazdy z aktywnym systemem pojazdowym PZB.

Bild: 7.2.1.1: SHP-Tafel zur Kenntlichmachung von SHP-Streckenmagneten für die Fahrt mit fahrzeugseitig aktivem System PZB.

(6) Nieprawidłowości przy automatycznym przełączaniu systemów podczas jazdy

Kierunek jazdy Niemcy-Polska - Automatyczna zmiana poziomu NTC na tryb SHP nie nastąpiła:

Jeśli ma zostać wykonane przełączanie systemów podczas jazdy, a pojazd trakcyjny nie odebrał poleceń z balis w km 3,545 i 3,815, pociąg należy zatrzymać w odpowiednim miejscu - najpóźniej na podg. Kunowice - a przełączenie z PZB na SHP musi zostać wykonane na postoju.
Urządzenie pojazdowe PZB należy obsługiwać przy elektromagnesach przytorowych SHP umieszczonych do odpowiedniego miejsca zatrzymania zgodnie z Ril 483.0101 rozdział 7 Ustęp (2).

(6) Unregelmäßigkeiten bei der fahrenden Transition

Fahrtrichtung Deutschland-Polen - Automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level NTC SHP hat nicht stattgefunden:
Wenn eine fahrende Transition durchgeführt werden soll, und das Triebfahrzeug die Kommandos der Balisen in km 3,545 und 3,815 nicht aufnahm, ist der Zug an einer geeigneten Stelle – spätestens am Abzw. Kunowice - anzuhalten und eine Umschaltung von PZB auf SHP im Stillstand durchzuführen. Die PZB-Fahrzeugeinrichtung ist an den sich bis zum geeigneten Halteplatz befindlichen SHP-Gleismagneten nach Ril 483.0101 Abschnitt 7 Abs (2) zu bedienen.

Kierunek jazdy Polska-Niemcy - Automatyczna zmiana poziomu NTC na tryb PZB nie nastąpiła:

Jeśli przełączanie systemów na PZB podczas jazdy nie zostało automatycznie zrealizowane przed tarczami ostrzegawczymi stacji Oderbrücke, prędkość pociągu musi zostać natychmiast zmniejszona do 50 km/h, a dyżurny ruchu stacji Oderbrücke musi zostać poinformowany, że pociąg zostanie zatrzymany przed semaforem wyjazdowym w kierunku stacji Frankfurt (Oder). Pociąg musi zatrzymać się przed semaforami wyjazdowymi stacji Oderbrücke również, jeżeli semafor pokazuje sygnał zezwalający. Systemy muszą zostać przełączone z SHP na PZB podczas postoju. Fakt przełączenia urządzeń SHP na PZB maszynista pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu w tym przypadku słowami: „Oderbrücke, Zug nr ……..... PZB eingeschaltet”

7.2.1.2. Przełączenie urządzeń ABP na stacji Oderbrücke podczas postoju

a) Przełączenie urządzeń SHP na PZB na stacji Oderbrücke podczas postoju

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

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

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

b) Przełączenie urządzeń PZB na SHP na stacji Oderbrücke w czasie postoju

Punktem przełączenia urządzeń jest stacja Oderbrücke. Do przełączenia systemu PZB na SHP wymagane jest zatrzymanie pojazdu na stacji Oderbrücke. Postój w celu przełączenia urządzeń PZB na SHP należy zamówić we wniosku na RJ.
Urządzenie pojazdowe systemu PZB musi pozostać włączone do czasu udzielenia zezwolenia na jazdę pociągu przez dyżurnego ruchu. Dopiero po udzieleniu zezwolenia na jazdę pociągu ze stacji, można przełączyć system PZB na SHP. W przypadku pojazdów trakcyjnych, na których nie można wybrać niezależnie od siebie systemu zasilania z prądem i systemu zabezpieczający jazdy (PZB/SHP), przewoźnik musi na własną odpowiedzialność określić środki odbiegające od powyższego.

Fahrtrichtung Polen-Deutschland - Automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB hat nicht stattgefunden:
Wenn eine fahrende Transition zu PZB nicht vor den Vorsignalen des Bahnhof Oderbrücke automatisch realisiert wurde, ist die Fahrtgeschwindigkeit des Zuges unverzüglich auf 50 km/h herabzusetzen, und der Fdl des Bahnhofes Oderbrücke zu verständigen, dass der Zug vor dem Ausfahrsignal Oderbrücke (in Richtung Frankfurt (Oder) zum Halten gebracht wird. Der Zug hat am Ausfahrsignal Oderbrücke auch bei Fahrtstellung anzuhalten und die Systeme sind im Stillstand von SHP auf PZB umzuschalten. Die erfolgte Umstellung der Zugsicherungseinrichtung von SHP auf PZB meldet der Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter Oderbrücke in diesem Falle mit dem Wortlaut „Oderbrücke, Zug-Nr…PZB eingeschaltet“.

7.2.1.2. Stehende Transition der Zugsicherungssysteme

a) Stehende Transition der SHP zu PZB im Bahnhof Oderbrücke

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

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

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

b) Stehende Transition von PZB nach SHP auf dem Bahnhof Oderbrücke

Umschaltpunkt für die Zugbeeinflussungsanlagen von PZB auf SHP ist der Bahnhof Oderbrücke. Dazu wird im Bahnhof Oderbrücke ein Halt zur Transition eingelegt, der vom EVU zu bestellen ist.

Die PZB – Fahrzeugeinrichtung muss so lange aktiv sein, wie eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nicht vorliegt. Erst mit Erteilen der Zustimmung zur Abfahrt darf von PZB auf SHP umgeschaltet werden. Bei Triebfahrzeugen, bei denen das Stromsystem und das Zugsicherungssystem nicht unabhängig voneinander ausgewählt werden können, sind vom EVU eigenverantwortlich Maßnahmen zur Erreichung des Schutzziels „Verhindern einer unzulässigen Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrsignal in Richtung Polen“ festzulegen.

Na pojazdach trakcyjnych przybyłych z kierunku Polski i powracających do Polski, nie wyjeżdżających poza stację Oderbrücke, system SHP pozostaje stale aktywny.

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

Bei Triebfahrzeugen aus Richtung Polen und wieder nach Polen zurückkehren, die nicht über den Bahnhof Oderbrücke hinausfahren, bleibt das SHP-System ständig eingeschaltet.

Der Triebfahrzeugführer muss nach Umschaltung auf SHP dies vor Abfahrt des Zuges dem Fahrdienstleiter Oderbrücke melden mit dem Wortlaut „Oderbrücke, Zug-Nr…SHP eingeschaltet".

7.2.1.3. Odstępstwa od reguły dla pociągów z postojem na przystanku w Słubicach.

Przełączenie systemu z PZB na SHP wzgl. SHP na PZB pociągów z planowanym postojem na przystanku w Słubicach następuje podczas zatrzymania pociągów na przystanku osobowym w Słubicach.
Podczas mijania rezonatorów SHP na km 476,586 i km 477,609 stosuje się odpowiednio zasady określone w pkt 7.2.1.1. ust. 5.

7.2.1.3. Abweichende Regelung für Züge mit Halt am Hp Słubice

Die Umschaltung von PZB auf SHP bzw. von SHP auf PZB für Züge mit planmäßigem Halt am Hp Słubice erfolgt während des Haltens am Hp. Słubice.

Für die Vorbeifahrt an den SHP-Magneten in km 476,586 und in km 477,609 gelten die Regeln des 7.2.1.1. Absatz (5) sinngemäß.

7.2.1.4. Wykonanie manualnego przełączenia podczas jazdy

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

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

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

7.2.1.4. Durchführung einer manuellen Transition während der Fahrt

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

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

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

7.2.1.5. Eksploatacja pojazdów trakcyjnych niewyposażonych w PZB

Pojazdy prowadzące pociągi mogą kursować bez kontroli przez systemu ABP PZB 90 na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym w rozumieniu § 3a EBO.
W takim przypadku maksymalna dozwolona prędkość wynosi 50 km/h na odcinku zarządzania przez DB InfraGO AG.
Brak wyposażenia pojazdu w PZB i niższą prędkość maksymalną należy podać przy zamawianiu trasy pociągu.

7.2.1.5. Einsatz von Triebfahrzeugen mit fehlender PZB-Ausrüstung

Führende Fahrzeuge von Zügen auf der Grenzbetriebsstrecke dürfen im Sinne von § 3a EBO auch ohne Zugbeeinflussung PZB 90 verkehren.
In diesem Fall beträgt im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.
Die fehlende Fahrzeugausrüstung und die niedrigere Höchstgeschwindigkeit sind bei der Trassenbestellung anzugeben.

7.2.2. Przełączanie radiołączności pociągowej

Przełączenia urządzeń na niemiecką łączność pociągową GSM-R należy dokonać w odpowiednim czasie pomiędzy wskaźnikiem „GSM-R – D“ ustawionym w km 476.200, a granicą prowadzenia ruchu, tak aby maszynista był dostępny dla dyżurnego ruchu Oderbrücke od granicy prowadzenia ruchu.
Przełączenia urządzeń na polską łączność pociągową GSM-R należy dokonać przy wskaźniku W33 „GSM-R – PL“ ustawionym w km 477,9.

7.2.3. Przełączanie systemów zasilania trakcji elektrycznej

Miejsce zmiany systemów znajduje się na stacji Oderbrücke w podziale wzdłużnym sieci trakcyjnej w km 2,6 – 2,65 na każdym z torów.
Przejazd przez miejsce separacji systemów musi odbywać się przy opuszczonym pantografie. Miejsce jest osygnalizowane wskaźnikami El 3, El 4 oraz El 5.

Wskaźniki El 3, El 4 i El 5 ustawione na stacji zmiany systemy Oderbrücke obowiązują również dla jazd manewrowych.

7.2.2. Transition der Zugfunksysteme

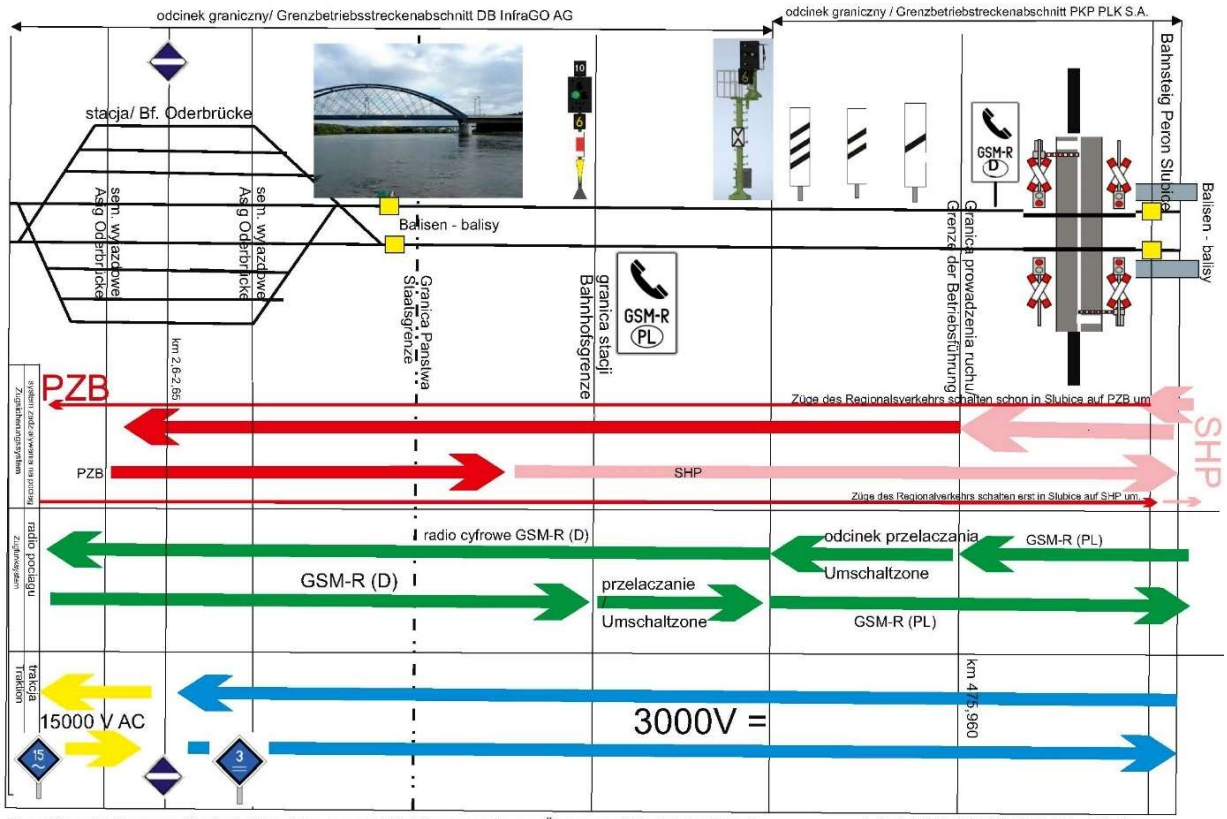
Die Umschaltung in das deutsche GSM-R-Netz ist zwischen der GSM-R Funknetztafel – aufgestellt in km 476,200 und der Betriebsführungsgrenze vorzunehmen, so dass der Tf für den Fdl Oderbrücke ab der Betriebsführungsgrenze erreichbar ist.

Die Umschaltung in das polnische GSM-R-Netz ist an der GSM-R Funknetztafel W 33 – aufgestellt in km 477,9 - vorzunehmen. *

7.2.3. Transition der Oberleitungssysteme

Die Systemtrennstelle befindet sich im Bahnhof Oderbrücke in der Längstrennung der Oberleitung, km 2,6 - km 2,65, auf jedem der Gleise.
Die Systemtrennstelle muss mit gesenktem Stromabnehmer durchfahren werden. EL-Signale nach Ril 301 sind aufgestellt.

Die auf dem Systemwechselbahnhof Oderbrücke aufgestellten Signale El 3, El 4 und El 5 gelten auch für Rangierfahrten. *



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

ausgearbeitet: V.IW-O-N-CS-P Kai-Uwe Schiemenz
+49 160 9745 4775 10.01.2026

8.6. Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej

8.6.1. Opis urządzeń

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

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

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym należące do DB InfraGO AG pomiędzy granicą utrzymania a miejscem zmiany systemu usytuowanego w stacji Oderbrücke jest zelektryfikowany w sieć trakcyjną – typu Re100 i zasilaną prądem stałym o napięciu 3000 V. Odcinek Oderbrücke - od miejsca zmiany systemu- do Frankfurtu (Oder) zelektryfikowany w sieć trakcyjną – typu Re100 i zasilaną 15 000 V prądem zmiennym o częstotliwości 16,7- Hz. Miejsce zmiany systemów znajduje się na stacji Oderbrücke w podziale wzdłużnym sieci trakcyjnej w km 2,6 – 2,65 na każdym z torów.

(...)

8.6.6. Bezpieczeństwo elektroenergetyczne

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

Prace na pojazdach kolejowych znajdujących się na torach zelektryfikowanych mogą być wykonywane tylko przy zachowaniu odstępu ochronnego 1,5 m od części znajdujących się pod napięciem.
Warunkiem koniecznym do zachowania wyżej wymienionych odległości ochronnych jest poinstruowanie pracowników o zagrożeniach związanych z siecią trakcyjną oraz zapobieganie wypadkom. W przypadku osób, które nie zostały poinstruowane w dziedzinie kolejowym według DIN VDE 0105-103, obowiązuje odległość ochronna 3,0 m.

Bezpieczeństwo elektroenergetyczne przy przekroczeniu odstępu ochronnego od elementów sieci trakcyjnej

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

8.6. Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion

8.6.1. Beschreibung der Anlagen

Die Grenzbetriebsstrecke ist für den Betrieb mit elektrischen Triebfahrzeugen ausgerüstet.

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

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

(…)

8.6.6. Sicherheitsmaßnahmen

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

Arbeiten an außen liegenden Teilen der Fahrzeuge dürfen unter der Oberleitung nur durchgeführt werden, wenn der Schutzabstand von 1,50 m zu unter Spannung stehenden Teilen nicht unterschritten wird. Voraussetzung für die Einhaltung des o.g. Schutzabstandes ist, dass die Beschäftigten bzgl. der Gefahren durch den Bahnbetrieb (hierzu zählen auch die Gefahren aus der Fahrleitung und Rückstromführung) und deren Abwendung an der Arbeitsstelle bahntechnisch unterwiesen sind. Für nicht nach DIN VDE 0105-103 bahntechnisch unterwiesene Personen gilt ein Schutzabstand von 3,0 m zu unter Spannung stehenden Teilen.

Sicherungsmaßnahme beim Unterschreiten des Schutzabstandes zur Oberleitung

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

(…)

9. Postanowienia końcowe

9.1. Postanowienia ogólne

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

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

(...)

9.3. Nadanie mocy prawnej

Aktualizacja nr 4 do „Miejscowego porozumienia granicznego między DB InfraGO AG Region Ost, Betrieb Netz Cottbus i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych we Zielonej Górze dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Rzepin - Frankfurt (Oder)“ wchodzi w życie dnia 14.06.2026 r.

Treść Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008r. nie stosuje się na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym regulowanym niniejszym MPG.

Zielona Góra .....

za/für die
PKP PLK SA

9. Schlussbestimmungen

9.1. allgemeine Regelungen

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

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

(...)

9.3. Inkraftsetzung

Die Aktualisierung Nr.4 der „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych in Zielona Góra für die Grenzbetriebsstrecke Frankfurt (Oder) – Rzepin“ tritt am 14.06.2026 in Kraft. *

Die Regeln der allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖGV aufgeführten Grenzbetriebsstrecke nicht angewendet. *

Cottbus,..... .....

za/für die
DB InfraGO AG

10. Załączniki

10.1. Wzory druków i określenia uzupełniające

Dwujęzyczny rozkaz 1-9, dwujęzyczny krajowy rozkaz 21-95 i załącznik językowy do rozkazu 95.95

- dwujęzyczne pisemne rozkazy 1-9 pl/d [Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V01)] publikowany na stronie internetowej DB InfraGO INB w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

www.dbinfrago.com/bt-rw

- dwujęzyczne krajowe rozkazy 21-95 pl/d i załącznik językowy do rozkazu 95.95 [Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V02)] publikowany na stronie internetowej DB InfraGO w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

www.dbinfrago.com/bt-rw

10. Anhänge

10.1. Vordrucke und ergänzende Bestimmungen

Zweisprachiger Befehl 1-9, Zweisprachiger nationaler Befehl 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95

- zweisprachige schriftliche Befehle 1-9 d/pl [Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V01)] veröffentlicht in den INB bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter

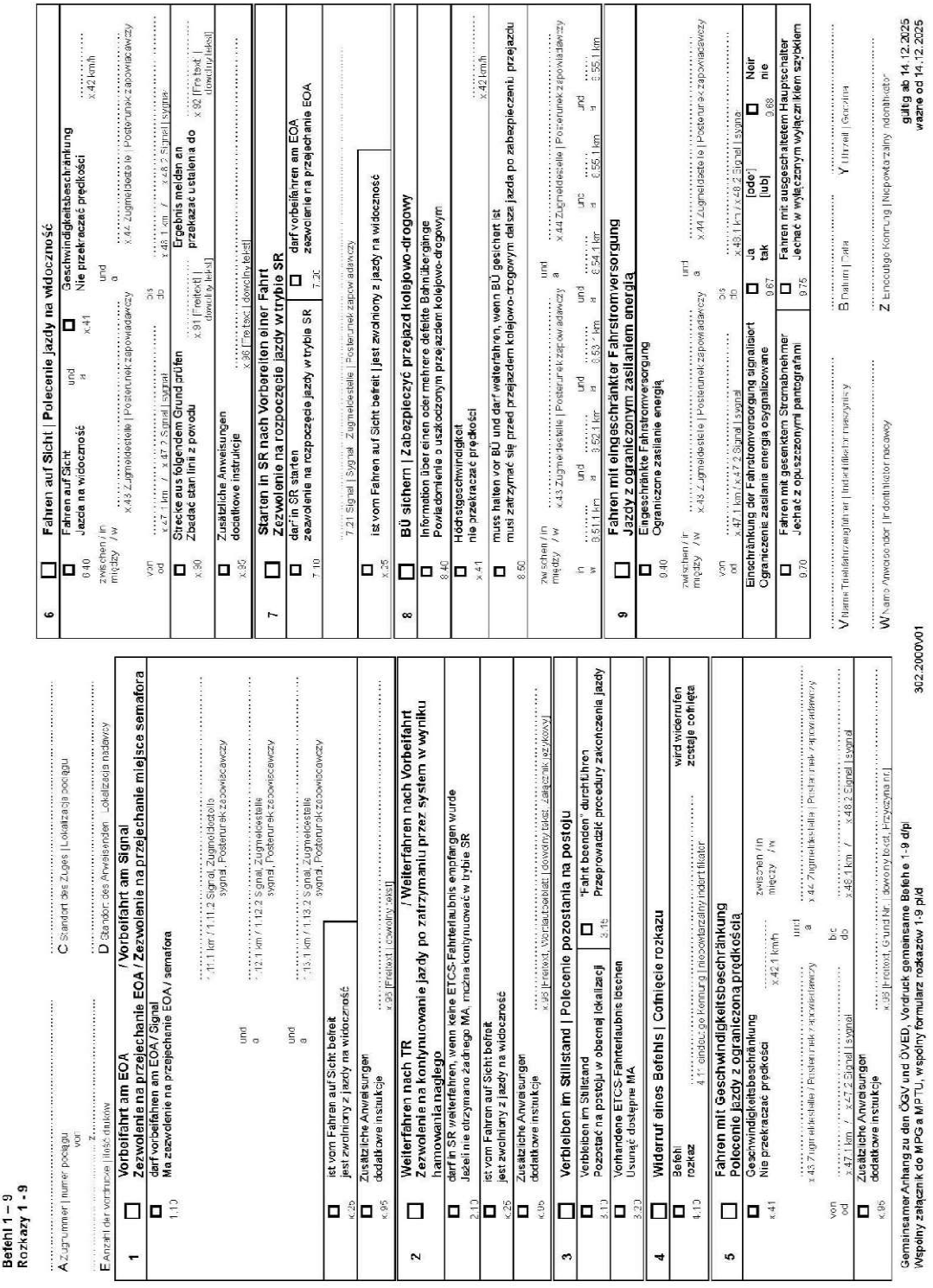
www.dbinfrago.com/bt-rw

- zweisprachige nationale Befehle 21-95 d/pl und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 [Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V02)] veröffentlicht in den INB bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter

www.dbinfrago.com/bt-rw

10.1.1. Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d (strona przednia)

10.1.1. Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl (Vorderseite)



Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d (strona tylna = przyczyny dla rozkazu 5 i 6)

Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl (Rückseite = Gründe für Bef. 5 und 6)

Gründe zum Befehl 5 und 6
Przyczyny do rozkazu nr 5 i 6

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
10	Gleis kann besetzt sein Tor może być zajęty	auf Sicht na widoczność.
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis Ludzi na torze / dzieci w pobliżu toru	auf Sicht na widoczność.
12	Fahrzeuge im Gleis Pojazdy na torze	auf Sicht na widoczność.
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Na torze zamkniętym znajduje się kilka pociągów	auf Sicht na widoczność.
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der DB InfraGO AG Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze DB InfraGO AG	30 km/h
15	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis Wjazd na tor częściowo zajęty lub na tor krótki zakończony kozłem oporowym	20 km/h
16	Kein Durchrutschweg Brak drogi ochronnej za semaforem	30 km/h
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit Jazda w okresie nieczynnego posterunku ruchu.	50 km/h
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren Pociąg pasażerski musi wyjątkowo przejeżdżać przez tory towarowe	40 km/h
19	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert Przejazdy kol.-drog. nieodstatecznie zabezpieczone	20 km/h
20	Spurrillen nicht von Eis und Schnee befreit Rowki szyn nieoczyszczone ze śniegu i lodu	30 km/h
21	Reisendenübergang nicht gesichert Przejścia dla podróżnych niezabezpieczone	5 km/h
22	Bauarbeiten Roboty	)*
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis Miejsce nieprzejezdne na zamkniętym torze	auf Sicht na widoczność
24	Zustand nach Bauarbeiten Stan po robotach	)*
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt Niezawiadomienia kierownika robót	auf Sicht na widoczność
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La oder WOS Niższa prędkość w stosunku do WOS lub La	)*
27	Beschädigte im gesperrten Gleis Pracownicy na zamkniętym torze	20 km/h und auf Sicht; 20 km/h i na widoczność
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau Podejrzenie uszkodzenia nawierzchni	25 km/h und auf Sicht 25 km/h i na widoczność
29	Mängel am Oberbau Zły stan nawierzchni	)*
30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) Podejrzenie uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) Podejrzenie uszkodzeń na skutek złych warunków atmosferycznych (usuwisko, wywroty itp.)	auf Sicht na widoczność
32		
33	PZB-Streckeneinrichtungen gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung) Torowe urządzenie PZB uszkodzone (nie ma zastosowania przy pociągach prowadzone na wskazaniach kabinowych)	50 km/h
34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od zwrotnic	50 km/h

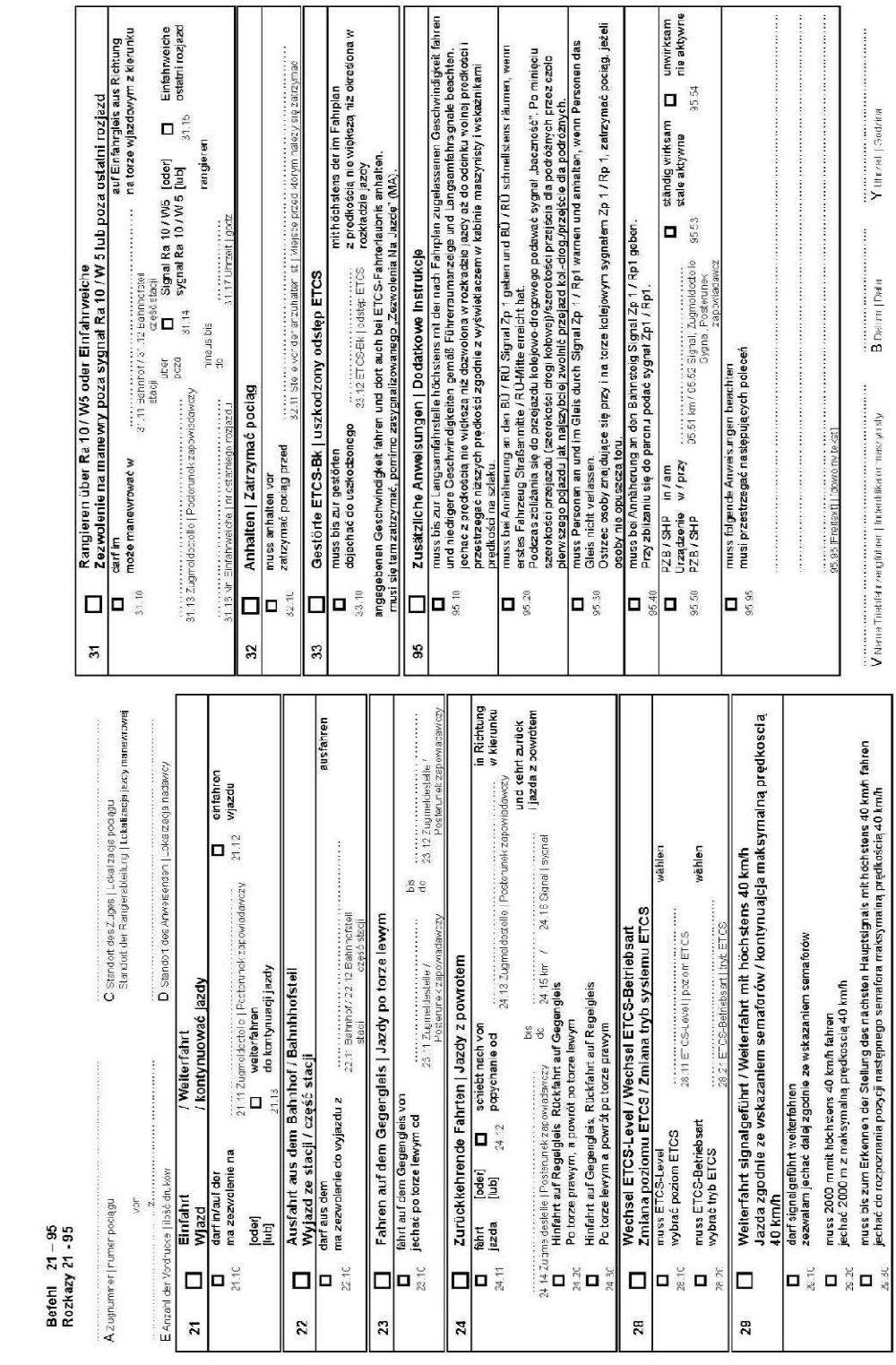
Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Zwrotnica zabezpieczona zamkiem HV 73 bez blokady	5 km/h
36		
37	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Ostrzeżenie podróżnych na peronie jest niemożliwe	)*
38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Brak informacji o zmianie peronu	auf Sicht na widoczność
39	Engstelle für LÜ-Sendungen Miejsce zwężone dla przesyłek z przekroczoną skrajnią	10 km/h
40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnsteigen bei Schwerwagen Ograniczona nośność budowli inżynierskich dla przesyłek nadzwyczajnych	)*
41	Spitzensignal unvollständig Sygnały czoła pociągu są niekompletny	40 km/h
42	Windwarnung Ostrzeżenie przed silnymi wiatrami	80 km/h
43	Schwungfahrabschnitt Jazda pociągu odbywa się z opuszczonym pantografem lub bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci trakcyjnej	140 km/h
	Besonderheiten auf Grenzbetriebsstrecken **Przypadki szczególne na odcinku eksploatowania w ruchu granicznym**	
80	Angeordnete Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit Nakaz zmniejszenia dopuszczalnej maksymalnej prędkości	)*
81	Fehlende Bremshundertstel Brak wymaganego procentu masy hamującej	)*
82	Bauart der Fahrzeuge Typ pojazdów	)*
83	Fährt ab dem Hauptsignal im anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Hauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt Zmniejszona prędkość w okręgu zwrotnicowym za semaforem, jeżeli semafor zezwala na jazdę z ograniczoną prędkością.	)*
84	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der PKP PLK S.A. Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze PKP PLK S.A.	20 km/h)*
	)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben	
	)* = Różne wskazania dotyczących prędkości	
	Übersetzungshilfe:	Tłumaczenie:
	Signal, Hauptsignal	Sygnał, Semafor
	Weiche	rozjazd
	Gleis	tor
	Regelgleis	po torze prawym
	Gegengleis	po torze lewym

302.2000V01

gültig ab 14.12.2025
ważne od 14.12.2025

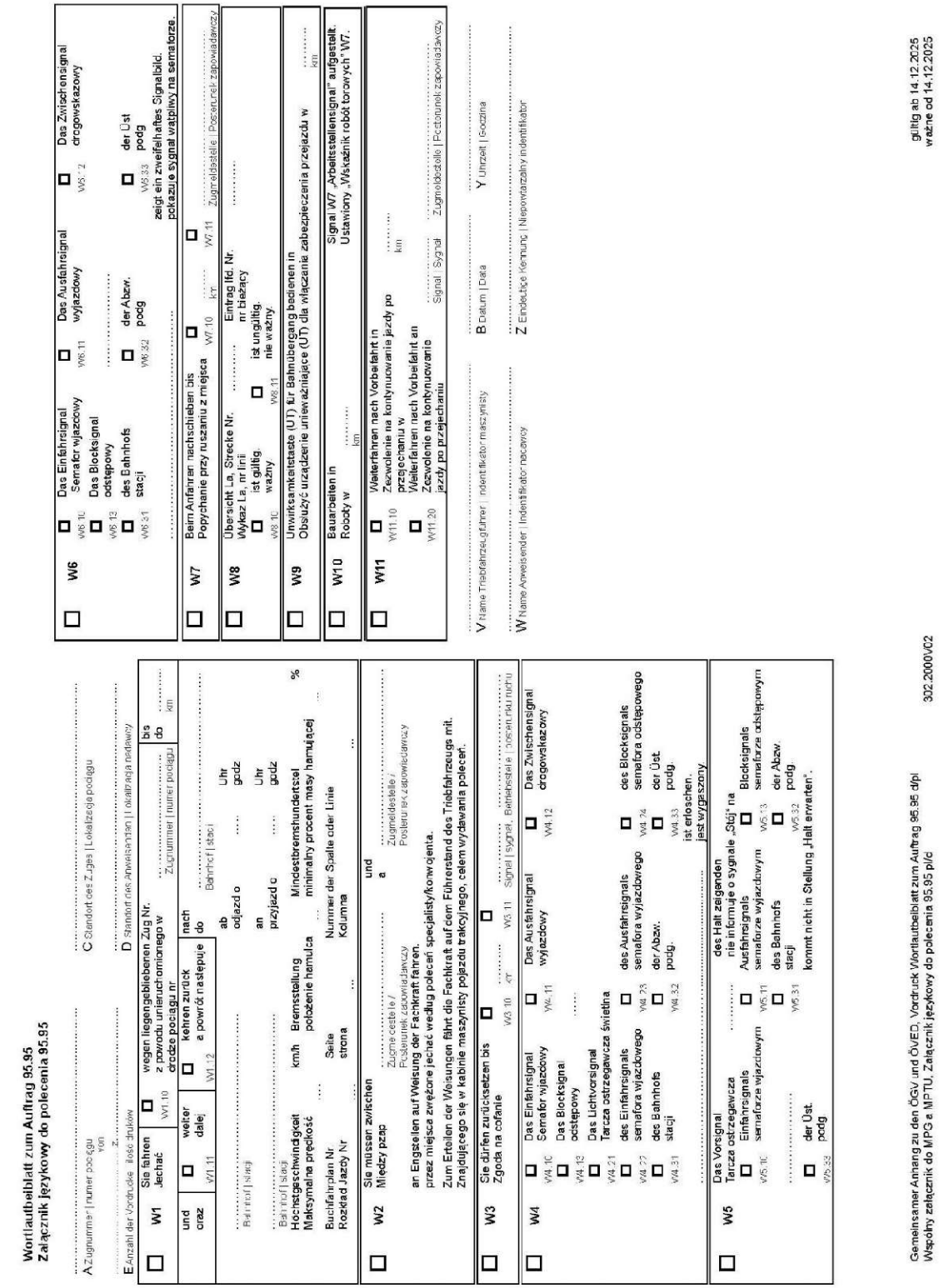
10.1.2. Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d (strona przednia)

10.1.2. Zweisprachige nationale Befehle 21 – 95 d/pl (Vorderseite)



Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d (strona tylna)

Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 d/pl (Rückseite)



(...)

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Örtliche Grenzvereinbarung haben:

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

und

PKP Polskie Linie Kolejowe SA
Zakład Linii Kolejowych
Zielonej Górze
Sekcia Eksplotacii w
Czerwieńsku
ul. Kolejowa 17 a
66-016 Czerwieńsk

2 Örtliche Grenzvereinbarung; Auszug für EVU

siehe folgende Seiten

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

DB InfraGO

Ril 302.2205Z01

Miejscowe porozumienie graniczne

zawarte między
DB InfraGO AG
Region Ost
Betrieb Netz Cottbus
oraz
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
(PKP PLK S.A)
Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze
(zwanymi dalej stronami)

dla odcinka
eksploatowanego w ruchu granicznym

Gubin – Guben

Obowiązuje od 01.04.2025

Wyciąg dla przewoźników

Aktualizacja nr 1

Obowiązuje od 14.12.2025

Örtliche Grenzvereinbarung

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

Guben - Gubin

Gültig ab 01.04.2025

Auszug für EVU

Aktualisierung Nr. 1 *

Gültig ab 14.12.2025 *

Fachautor: I.IBB 34; Marvin Christ; +49 1523 7561562
Örtlich zuständige Geschäftsführung: I.IB-O-N-CS; Kai-Uwe Schiemenz; Tel.: +49 160 9745 4775

Strony porozumienia		Vertragspartner
Jednostka prowadząca	**dla PKP PLK S.A.** **Geschäftsführende Stelle**	**für die PKP PLK S.A.**
	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. **Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze** **Ul. Traugutta 10** **65-025 Zielona Góra**	
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych	Sławomir Brożyński	Stellv. Direktor Betrieb
E-Mail	slawomir.brozynski@plk-sa.pl	E-Mail
Telefon	+48 68 41 92 480	Telefon
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.** **Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze** **Ul. Traugutta 10** **65-025 Zielona Góra**	**Für die Infrastruktur zuständige Stelle**
Naczelnik Działu Eksploatacji i Infrastruktury Pasażerskiej	Andrzej Pawelski	Leiter des Bereichs
E-Mail	andrzej.pawelski@plk-sa.pl	E-Mail
Telefon	+48 68 41 92 378	Telefon
pracownik odpowiedzialny za MPG	**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.** **Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze** **Ul. Traugutta 10** **65-025 Zielona Góra** Anna Gąsiorek	**zuständige Stelle für die ÖGV**
E-Mail	anna.gasiorek@plk-sa.pl	E-Mail
Telefon	+48 68 41 92 235	Telefon

Jednostka prowadząca	**dla DB InfraGO AG** **Geschäftsführende Stelle**	**für die DB InfraGO AG**
	DB InfraGO AG **Region Ost** **Betrieb Netz Cottbus I.IB-O-N-CS** **Vetschauer Straße 65** **03048 Cottbus**	
Kierownik działu	Susanne Lewandowsky	Leiterin des Bereichs
E-Mail	susanne.lewandowsky@deutschebahn.com	E-Mail
Telefon	+49-355-44-2378	Telefon
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	**DB InfraGO AG** **Region Ost** **Betrieb Netz Cottbus I.IB-O-N-CS- B06** **Briesener Str. 6** **15230 Frankfurt (Oder)**	**Für die Infrastruktur zuständige Stelle**
Kierownik działu	Marcel Jank	Leiter Betriebsbezirk
E-Mail	marcel.jank@deutschebahn.com	E-Mail
Telefon	+49 152 3741 3491	Telefon
Miejsce opracowania	**DB InfraGO AG** **Region Ost** **Betrieb Netz Cottbus I.IB-O-N-CS** **Vetschauer Straße 65** **03048 Cottbus**	**örtlich zuständige Geschäftsführung**
Autor	Kai-Uwe Schiemenz	
E-Mail	kai-Uwe.Schiemenz@deutschebahn.com	E-Mail
Telefon	+49 160 9745 4775	Telefon

Do użytku na stanowisku pracy

(...)

MPG Gubin-Guben należy udostępnić w niezbędnym zakresie:
- pracownikom KPI wykonującym zadania w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego,
- pracownikom KPI sporządzającym regulamin techniczny, rozkłady jazdy, regulaminy tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót,
- pracownikom uczestniczącym w planowaniu, realizacji lub nadzorze ruchu kolejowego i utrzymania.

- instruktorom ruchu kolejowego.

Anwender

(...)

Die ÖGV Guben-Gubin ist:

- Mitarbeitern der EIU, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne oder Betra aufstellen;

- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und in der Instandhaltung und
- den Lehrkräften für den Bahnbetrieb

zugänglich zu machen.

Zmiany i uzupełnienia / **Nachweis der Aktualisierungen**

Lp. / Lfd Nr.	Dotyczy / Kurzer Inhalt	Obowiązuje od / Gültig ab	Poprawka wprowadzona dnia / Berichtigung eingearbeitet am	przez / durch	
1	Umsetzung der europäischen Befehle nach der DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1693 DER KOMMISSION vom 10. August 2023 Wdrożenie europejskich rozkazów ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/1693 z dnia 10 sierpnia 2023 r.	14.12.2025			* * *

Spis treści		Inhaltsverzeichnis	
	Wykaz zmian	Nachweis der Aktualisierungen	3
	Wykaz skrótów	Abkürzungsverzeichnis	6
1.	Zakres obowiązywania	Geltungsbereich, Begriffsbestimmungen	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	9
	(...)	(...)	
2.4.3.	Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej	Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den EIU	9
	(...)	(...)	
3.	Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów	Infrastrukturdaten, Fahrpläne	10
	(...)	(...)	
3.2.	Rozkład jazdy	Fahrpläne	10
3.2.1.	Warunki ogólne	Allgemeine Bedingungen	10
3.2.2.	Sieciowy (roczny) rozkład jazdy	Netzfahrplan	10
3.2.3.	Indywidualny rozkład jazdy	Gelegenheitsverkehr	10
3.3.	Postanowienia eksploatacyjne dla kolejowych przesyłek nadzwyczajnych	Bestimmungen für außergewöhnliche Sendungen	10
3.3.1.	Ogólnie postanowień eksploatacyjnych	Allgemeine betriebliche Bestimmungen	10
3.3.2.	Miejscowe postanowienia eksploatacyjne	Örtliche Betriebliche Bestimmungen	11
	(...)	(...)	
5.	Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji.	Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge	14
5.1.	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke	14
	(...)	(...)	
5.1.3.	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke	14
5.2.	Stacja zmiany systemu	Systemwechselbahnhöfe	16
5.2.1.	Stacja Guben	Bahnhof Guben	16
5.2.2.	Stacja Gubin	Bahnhof Gubin	18
	(...)	(...)	
6.	Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej	Angaben zum Netzzugang	20
6.1.	Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty	Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien – mitzuführende Unterlagen	20
6.2.	Zasady akceptacji taboru kolejowego	Anforderungen an Fahrzeuge	20
6.2.1.	Wyposażenia pojazdów w urządzenia PZB	Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen	20
6.2.2.	Wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności	Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk	21
6.3.	Proces akceptacji pracowników przewoźnika	Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU	21
6.3.1.	Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI	Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU	21
6.3.2.	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG	21
6.3.3.	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.	22

6.4.	Uregulowania dotyczące przydziału tras	Regelungen zur Trassenzuweisung.	23
7.	Miejscowe uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen	26
7.1.	Przepisy ruchu	Betriebsvorschriften	26
7.2.	Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania	Betriebliche Vorgaben zur Transition	36
7.2.1.	Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę	Transition der Zugsicherungssysteme	36
7.2.2.	Przełączanie radiołączności pociągowej	Transition der Zugfunksysteme	37
	(...)	(...)	
9.	Postanowienia końcowe	Schlussbestimmungen	39
10.	Załączniki	Anhänge	40
10.1.	Wzory druków i określenia uzupełniające	Vordrucke und ergänzende Bestimmungen	40
10.1.1.	Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d	Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl 302.2000V01	41
10.1.2.	Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d	Zweisprachige nationale Befehle 21 – 95 d/pl 302.2000V02	43
	Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d	Wortlautbeiblatt 302.2000V02	44
10.1.3.	Rozkazy PKP PLK S.A dla ruchu granicznego do DB	Befehle der PKP PLK S.A im Grenzverkehr	
	(...)	(...)	

Wykaz skrótów		Abkürzungsverzeichnis	
Begriff polnisch	**Abkürzung polnisch**	**Begriff deutsch**	**Abkürzung deutsch**
dyżurny ruchu	dr	Fahrdienstleiter	Fdl
Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym	ERTMS	Eisenbahnverkehrsleitsystem “European Rail Traffic Management System”	ERTMS
Europejski System Sterowania Pociągiem (**E**uropean **T**rain **C**ontrol **S**ystem)	ETCS	europäische Zugbeeinflussung (**E**uropean **T**rain **C**ontrol **S**ystem)	ETCS
Indywidualny rozkład jazdy	IRJ	Fahrplan für Gelegenheitsverkehr	-
Zarządca infrastruktury	KPI	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	EIU
Przewoźnik kolejowy	KPP	Eisenbahnverkehrsunternehmen	EVU
maszynista	masz.	Triebfahrzeugführer	Tf
Miejscowe Porozumienia Graniczne	MPG	Örtliche Grenzvereinbarungen	ÖGV
przejazd kolejowo-drogowy	pk	Bahnübergang	BÜ
Polski skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	PNZ	Polnische Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr	PNZ
Niemiecki skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	Bza	Deutsche Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr (Betriebliche Zusatzanweisung)	Bza
Pociąg	poc.	Zug	Z
Posterunek 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 wjazdowy	Swj.	Einfahrsignal	Esig
Semafor wyjazdowy	Swy.	Ausfahrsignal	Asig
Stacja		Bahnhof	Bf
Sygnał zaporowy	Z	Sperrsignal	Sperrsig
Sygnał zastępczy	Sz	Ersatzsignal	-
Wagon	wag.	Wagen	Wg
Wykaz ostrzeżeń stałych (WOS)	Dod. 2	Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS)	Dod. 2
Wykaz tymczasowych ograniczeń prędkości i innych szczegółów	La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten	La
Wykolejnica	Wk	Gleissperre	Gs
Regulamin sieci DB InfraGO AG	INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG	INB
Techniczne Warunki Użytkowania sieci DB InfraGO AG	TNB	Technische Netzzugangsbedingungen der DB InfraGO AG	TNB
Sterowanie ruchem kolejowym	srk	Leit- und Sicherungstechnik	LST
Detekcja Stanów Awaryjnych Taboru	DSAT	Ortungsanlagen für kritische Zustände an Fahrzeugen	HOA FBOA
Rozporządzenie o budowie i eksploatacji kolei	-	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung	EBO
Automatyka Bezpieczeństwa pociągu	ABP	Allgemeine Abkürzung für Zugsicherungssysteme	

1. Zakres obowiązywania

1.1. Podstawa prawna

Niniejsze MPG Gubin-Guben 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.;

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

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

aby prowadzić do realizacji treści wymienionych powyżej umów na określonym poziomie roboczym na przejściu granicznym Gubin-Guben.

1.2. Postanowienia ogólne

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

Uwzględniając powyższe, w MPG dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Gubin-Guben można dopuszczać odstępstwa oraz uzupełnienia. Dodatkowo, KPI określają organizację prac dla przygotowania i prowadzenia ruchu kolejowego na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym.

MPG Gubin-Guben ustala zasady prowadzenia ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym, tak, że jazdy pociągów z jednego obszaru prowadzenia ruchu w drugi obszar prowadzenia ruchu odbywać się będą w sposób bezpieczny i bez zakłóceń.

(...)
Jeżeli w tych uregulowaniach stosowane są językowo uproszczone określenia np. „pracownik", „dyżurny ruchu", „maszynista", „kierownik pociągu " itd., odnoszą się one w równym stopniu do wszystkich osób.

1. Geltungsbereich

1.1. Rechtsgrundlage

Die vorliegende ÖGV Guben-Gubin wird zwischen den oben aufgeführten Vertragspartnern auf Grundlage des:

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

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

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

abgeschlossen, um die Inhalte der oben aufgeführten Verträge, in der konkreten Arbeitsebene des Grenzüberganges Guben-Gubin, zu realisieren.

1.2. Allgemeine Bestimmungen

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

Darauf aufbauend kann die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecke Guben-Gubin Abweichungen und Ergänzungen zulassen.
Außerdem vereinbaren die EIU-die Abläufe zur Vorbereitung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf der Grenzbetriebsstrecke.

Die ÖGV Guben-Gubin legt die Grundsätze der Betriebsführung auf der Grenzbetriebsstrecke fest, so dass die Zugfahrten von einem Gebiet der Betriebsführung in das andere Gebiet der Betriebsführung sicher und störungsfrei erfolgen können.

(…)
Sofern in dieser ÖGV sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter", „Fahrdienstleiter", „Triebfahrzeugführer", „Zugbegleiter" usw. verwendet werden, beziehen sich diese auf alle Personen in gleicher Weise.

Zakres obowiązywania

Niniejsze MPG Gubin-Guben obowiązuje dla kolejowego ruchu granicznego między DB InfraGO AG a PKP PLK S.A. dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Gubin-Guben na szlaku granicznym wymienionym w punkcie 1.3.2. oraz na stacjach zmiany systemu wymienionych w punkcie 1.3.1 niniejszego porozumienia.

1.3. Określenie pojęć

W niniejszym MPG, użyto określeń o następującym znaczeniu:

1.3.1. Stacja zmiany systemu

Stacje zmiany systemu - ustalone przez Umawiające się Strony, stacje dla realizacji komunikacji kolejowej o znaczeniu międzynarodowym, regionalnym lub lokalnym przez wspólną granicę państwową, na których lub pomiędzy którymi następuje zmiana jednego z systemów: prawnego, technicznego lub eksploatacyjnego.

Po stronie niemieckiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest stacja Guben.

Po stronie polskiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest stacja Gubin.

1.3.2. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym

Odcinek między ustalonymi przez KPI stacjami zmiany systemu, na którym realizowana jest komunikacja kolejowa przez wspólną granicę państwową.

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym obejmuje również stacje zmiany systemu. Nie dotyczy to jazdy pociągów i jazd manewrowych, które nie uczestniczą w ruchu transgranicznym między Guben i Gubinem.

Odcinkiem eksploatowanym w ruchu granicznym dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest odcinek między stacjami Gubin-Guben.

Geltungsbereich

Diese ÖGV Guben-Gubin gilt für den Eisenbahngrenzverkehr zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. über die Grenzbetriebsstrecke Guben-Gubin auf der im Punkt 1.3.2. aufgeführten Grenzbetriebsstrecke und den unter Punkt 1.3.1. genannten Systemwechselbahnhöfen.

1.3. Begriffsbestimmungen

In dieser ÖGV werden Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

1.3.1. Systemwechselbahnhöfe

„Systemwechselbahnhöfe“ sind die durch Vertragsparteien zur Durchführung des Eisenbahnverkehrs mit internationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung über die gemeinsame Staatsgrenze festgelegten Bahnhöfe, auf oder zwischen denen ein Wechsel eines der rechtlichen, technischen oder betrieblichen Systeme erfolgt.

Auf der deutschen Seite ist der Bahnhof Guben Systemwechselbahnhof für den Reise- und Güterverkehr.

Auf der polnischen Seite ist der Bahnhof Gubin Systemwechselbahnhof für den Reise- und Güterverkehr.

1.3.2. Grenzbetriebsstrecke

Eine „Grenzbetriebsstrecke“ ist der Streckenabschnitt zwischen den durch die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegten Systemwechselbahnhöfen auf der der Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze, durchgeführt wird.

Die Grenzbetriebsstrecke umfasst auch die Systemwechselbahnhöfe. Dies gilt nicht für Zug- und Rangierfahrten die nicht für den grenzüberschreitenden Verkehr Guben-Gubin bestimmt sind.

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

1.3.3. Granica prowadzenia ruchu
ustalona granica, do której obowiązują przepisy eksploatacji danego zarządcy infrastruktury kolejowej. Przejście od przepisów eksploatacyjnych jednego KPI do przepisów eksploatacyjnych drugiego KPI, są uregulowane w MPG.
Granicą prowadzenia ruchu jest Granica Państwa w km 94,257 linii kolejowej 358 PKP PLK S.A. i km 1,685 linii 6206 DB InfraGO AG.

(...)

1.3.8. Zdarzenie
Poważne wypadki, wypadki i incydenty według artykuł 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.

1.3.9. Zarządca infrastruktury (KPI)

podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

1.3.10. Przewoźnik kolejowy (KPP) - „przedsiębiorstwo kolejowe”
przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.

1.3.11. 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.
Aplikanci w niniejszym MPG są objęci wyrazem przewoźnik kolejowy.

2. Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI

(...)

2.4.3. Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej
(...)

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

1.3.3. Grenze der Betriebsführung
Die „Grenze der Betriebsführung“ ist die festgelegte Grenze, bis zu der das betriebliche Regelwerk des jeweiligen EIU gilt. Die Überleitung aus dem betrieblichen Regelwerk des einen EIU zu dem des anderen EIU vereinbaren die EIU in der ÖGV.
Grenze der Betriebsführung auf der Strecke Guben - Gubin ist die Staatsgrenze in km 1,685 der Strecke 6206 / km 94,257 der PKP-Strecke 358.

(…)

1.3.8. Gefährliches Ereignis
Schwere Unfälle, Unfälle und Störungen gemäß Artikel 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.

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

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

1.3.11. 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 subsumiert.

2. Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU

(…)

2.4.3. Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern
(…)

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

2.4.4. Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi

Kierującymi ruchem kolejowym na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Gubin - Guben są:
- ze strony DB InfraGO AG
Centrala Ruchu Berlin, Region Ost.
- ze strony PKP PLK S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym – Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu.

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

3. Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady

(...)

3.2. Rozkład jazdy

(...)

3.2.2. Sieciowy (roczny) rozkład jazdy

(...)
Zamawianie tras do rocznego rozkładu jazdy musi nastąpić zgodnie z terminami określonymi w Regulaminie sieci PKP PLK S.A. oraz INB DB InfraGO AG.

Zmiany i uzupełnienia do rocznego rozkładu jazdy uzgadnia się odrębnie.

3.2.3. Indywidualny rozkład jazdy

Przewoźnicy wnioskują o trasę pociągu w indywidualnym rozkładzie jazdy zgodnie z warunkami określonymi w Regulaminie sieci PKP PLK S.A. oraz INB DB InfraGO AG.

(...)

3.3. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych

3.3.1. Ogólne postanowienia eksploatacyjne

1. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych odbywa się na podstawie karty UIC IRS 50502 oraz UIC-IRS 50596-6 dla transportu kombinowanego i regulacji krajowych.

2. Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej-DB InfraGO AG-występuje z wnioskiem o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej-„Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte" w DB InfraGO AG zgodnie z Technicznymi Warunkami Użytkowania „TNB" jako część Regulaminu sieci DB InfraGO AG.

Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. składa wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej zgodnie z Regulaminem sieci PKP PLK S.A.

2.4.4. Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen

Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke
Guben - Gubin sind seitens der
- DB InfraGO AG
die Betriebszentrale Berlin der Region Ost
- der PKP PLK S.A.
die Betriebsleitung (Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym) in Warschau, Außenstelle in Poznan.
Bei Abweichungen vom Fahrplan oder teilweiser eingeschränkter Fahrwegverfügbarkeit treffen die Betriebsleitstellen beider EIU Entscheidungen zur Fortführung eines sicheren Zugbetriebes.
(…)

3. Infrastrukturdaten, Fahrpläne

(…)

3.2. Fahrpläne

(…)

3.2.2. Netzfahrplan

(…)
Die Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan müssen zu den Terminen, welche in den INB der DB InfraGO AG und der „Regulamin sieci" der PKP PLK S.A. bestimmt wurden, gestellt werden.
Änderungen und Ergänzungen zum Netzfahrplan werden gesondert vereinbart.

3.2.3. Gelegenheitsverkehr

Die EVU beantragen ihre Trassen zum Gelegenheitsverkehr gemäß den Anforderungen der INB der DB InfraGO AG und der „Regulamin sieci" der PKP PLK S.A.
(…)

3.3. Außergewöhnliche Sendungen

3.3.1. Allgemeine betriebliche Bestimmungen

1. Der Transport erfolgt auf Grundlage der IRS 50502 und IRS 50596-6 der UIC für den Kombinierten Ladungsverkehr, sowie der nationalen Gesetze und Richtlinien. *

2. Ein EVU mit Zugang zum Schienennetz der DB InfraGO AG beantragt eine Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte gemäß den Anforderungen der INB und TNB der DB InfraGO AG.

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

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.

4. Dla przewożonych częściej przesyłek nadzwyczajnych może zostać uzgodniony przewóz określonymi pociągami w stałych relacjach i o stałych warunkach przewozu. Warunki przewozu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym 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 pociągiem, należy złożyć wniosek o nowy rozkład jazdy pociągów.

6. W przypadku komisyjnego 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.

3.3.2. Miejscowe postanowienia eksploatacyjne

Postanowienia dla relacji Gubin - Guben

Po otrzymaniu informacji od dyżurnego ruchu stacji Gubin o znajdowaniu się przesyłki nadzwyczajnej w pociagu - dyżurny ruchu stacji Guben sprawdza warunki przewozu dla odcinka DB InfraGO AG Granica Państwa – Guben, i może udzielić zgody dyżurnemu ruchu stacji Gubin na wyprawienie pociągu.

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:
- przewóz przesyłki nadzwyczajnej ma odbywać się ze zmniejszoną prędkością, dyżurny ruchu stacji Gubin informuje maszynistę pociągu rozkazem;

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

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

4. Für häufig auftretende außergewöhnliche Sendungen mit gleichen Beförderungsbedingungen kann die Beförderung in bestimmten Zügen vereinbart werden. Die Beförderungsbedingungen für die Grenzbetriebsstrecke, einschließlich der Systemwechselbahnhöfe sowie die DB Bza-Nummer und der PNZ-PKP PLK S.A., sind in die Fahrplanunterlagen 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.

3.3.2. Örtliche Betriebliche Bestimmungen

Bestimmungen für die Relation Gubin - Guben

Nach Erhalt der Information über das Vorhandensein von außergewöhnlichen Sendungen in vom Fdl Gubin angebotenen Zügen, prüft der Fdl Guben die für den Abschnitt der DB InfraGO AG - Staatsgrenze – Guben geltenden Beförderungsbedingungen, und kann dem Fdl des Bahnhofs Gubin die Zustimmung zum Anbieten des Zuges erteilen.

Wenn laut Beförderungsbedingungen:
- der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Gubin den Triebfahrzeugführer des Zuges mit Befehl ;

- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze DB InfraGO AG,
konwojent na odcinku DB InfraGO AG zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchu stacji Gubin.

Postanowienia dla relacji Guben - Gubin

(Do §23. Ir-10 -Tryb przekazywania przesyłek nadzwyczajnych na stacji Guben)

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

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

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

Przewoźnik zamawiający trasę w DB InfraGO AG powinien uwzględnić powyższe w planowaniu czasu postoju na stacji Guben.

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

W przypadku stwierdzenia uchybień należy sporządzić protokół. Nieprawidłowości powinny być usunięte przez przewoźnika kolejowego. W razie braku możliwości usunięcia nieprawidłowości wskazanych w protokole, przewoźnik zatrzymuje przesyłkę i powiadamia pisemnie, z podaniem przyczyn, stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze właściwej dla stacji granicznej i stacji nadania, Samodzielne Wieloosobowe Stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych.

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

Bestimmungen für die Relation Guben - Gubin

(Art und Weise der Übergabe außergewöhnlicher Sendungen auf dem Bahnhof Guben gemäß den Festlegungen des § 23 der polnischen Vorschrift Ir-10.)

1. Im Falle einer außergewöhnlichen Sendung, die aus dem Ausland an einem Bahnhof in Polen oder im Transit in ein anderes Land übernommen werden soll, beantragt das in Polen auftretende EVU die Zustimmung zur Beförderung außergewöhnlicher Sendungen beim Samodzielnego Wieloosobowego Stanowiska ds. Przewozów Nadzwyczajnych – der selbstständige Multifunktionsstelle für außergewöhnliche Sendungen im Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.
Für die Vereinbarung der Beförderung einer außerordentlichen Sendung im internationalen Verkehr, ist das Eisenbahnunternehmen auf polnischer Seite zuständig, dass die Beförderung dieser Sendung ab der Überquerung der Staatsgrenze durchführt.

2. Ist eine Prüfung der Sendung durch eine Kommission erforderlich, so erfolgt die Annahme der außergewöhnlichen Sendung aus dem Ausland und die Zulassung der Sendung zur Beförderung auf dem Netz der PKP PLK S.A. gegen Vorlage des „Übernahmeprotokolls von außergewöhnlichen Sendungen“, welches vom das in Polen auftretende EVU an den Arbeitsplatz für außergewöhnliche Transporte in der polnischen BZ in Poznan, mindestens eine Stunde vor der vorgesehenen Fertigmeldung des Zuges auf dem Bf. Guben, zu senden ist.
Das bei der DB InfraGO AG trassenbestellenden EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Guben zu berücksichtigen.
Die durch eine Kommission durchzuführende Annahme einer außergewöhnlichen Sendung zur Beförderung erfolgt durch das das in Polen auftretende EVU und dem Absender. Der Vorsitzende der Kommission ist ein berechtigter Mitarbeiter des in Polen auftretenden EVU. Die Sendung muss von der Kommission geprüft und so zur Beförderung zugelassen werden, dass ihre Beförderung den Eisenbahnverkehr nicht gefährdet. Werden Mängel festgestellt, so ist ein Protokoll zu erstellen. Unregelmäßigkeiten, sind vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu beheben. Ist es nicht möglich, die im Protokoll festgestellten Unregelmäßigkeiten zu beheben, so hält das EVU die Sendung zurück und teilt dies unter Angabe der Gründe der polnischen BZ schriftlich mit.

3. Przyjmowanie przesyłek nadzwyczajnych poprzedza sporządzenie protokołu komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej, który należy przekazać do stanowiska ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu.

Zarządzenie przewozu

4. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej wydaje stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu, po otrzymaniu zgłoszenia w formie protokołu od przewoźnika po stronie polskiej o dopuszczeniu przesyłki do przewozu.

5. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej może zostać wydane jednocześnie ze zgodą na przewóz przesyłki nadzwyczajnej.

6. Zgoda z zarządzeniem wydawana jest pisemnie przewoźnikowi po stronie polskiej i zainteresowanym pracownikom Zarządcy DB InfraGO AG.

7. W przypadku ujawnienia przewozu przesyłki nadzwyczajnej bez stosownych zgód wydanych przez PKP PLK S.A., przesyłkę należy zatrzymać na stacji Guben.

Przewóz przesyłki nadzwyczajnej

8. Przewoźnik po stronie polskiej zobligowany jest do dostarczenia przewoźnikom po stronie niemieckiej (w tym drużynie pociągowej) wszystkich niezbędnych dokumentów związanych z przewozem przesyłki nadzwyczajnej.

9. W przypadku, gdy wymagane jest konwojowanie przesyłki, obowiązują następujące zasady:
Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:
- przewóz przesyłki nadzwyczajnej ma odbywać się ze zmniejszoną prędkością, dyżurny ruchu stacji Guben informuje maszynistę pociągu rozkazem 5.

- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze PKP PLK S.A.,

konwojent na odcinku PKP PLK S.A. zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchu stacji Guben.

Dyżurni ruchu DB InfraGO AG informują o tym załącznikiem językowym przyczyna nr W2.

(...)

3. Zum Abschluss der Prüfungen hat die Kommission, welche die außerordentliche Sendung kontrollierte, ein Protokoll zu erstellen, welches an den Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der polnischen BZ in Poznan zu senden ist.

Beförderungsanordnung

4. Die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung ordnet der Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der BZ in Poznan, nach Erhalt einer Mitteilung in Form eines Protokolls vom in Polen auftretenden EVU, an.

5. Die Beförderungsanordnung für außergewöhnliche Sendungen kann auch gleichzeitig mit der Zustimmung für außergewöhnliche Sendungen erteilt werden.

6. Die Beförderungsanordnung wird schriftlich an das auf polnischer Seite auftretende EVU erteilt und den betroffenen Mitarbeiter der DB InfraGO AG bekanntgegeben.

7. Wenn festgestellt wird, dass eine außergewöhnliche Sendung ohne die entsprechende Zustimmung der PKP PLK S.A. vom Guben in Richtung Staatsgrenze befördert werden soll, ist die Sendung auf dem Bahnhof Guben zurückzuhalten.

Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung

8. Das auf polnischer Seite auftretende EVU ist verpflichtet, dem auf deutscher Seite auftretendem EVU (einschließlich des Zugpersonals) alle erforderlichen Dokumente im Zusammenhang mit der Beförderung der außergewöhnlichen Sendung zur Verfügung zu stellen.

9. Falls die Begleitung einer Sendung erforderlich ist, gelten die folgenden Regeln:
Wenn laut Beförderungsbedingungen:
- der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert Fahrdienstleiter Bahnhof Guben den Triebfahrzeugführer des Zuges mit Befehl 5 darüber, *
- eine Begleitung der außergewöhnlichen Sendung auf der Infrastruktur der PKP PLK S.A. vorgesehen ist, hat sich der Begleiter für den Abschnitt der PKP PLK S.A. beim Fahrdienstleiter des Bahnhofs Guben zu melden. *

Die Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG erteilen dafür * einen Befehl 95.95 mit Wortlautbeiblatt W2.

(…)

5. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji.

5.1. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(...)

5.1.3. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(1) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Gubin - Guben jest szlakiem jednotorowym nie zelektryfikowanym.
(2) Miarodajne pochylenie dla poszczególnych odcinków wynosi: Guben – Granica Państwa 2,3 ‰, oraz Granica Państwa – Gubin 2,5 ‰.

(3) Droga hamowania na całym odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym wynosi 700 m.
(4) Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka DB InfraGO AG, ujęta jest w wykazie maksymalnej prędkości VzG.
Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka PKP PLK S.A. podana jest w wykazie maksymalnych prędkości w Regulaminie sieci, dostępnym na stronie internetowej Spółki PKP PLK S. A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ na dany rozkład jazdy pociągów dla linii kolejowej 358, ujętymi w załączniku 2.
(5) Na odcinku granicznym obowiązuje skrajnia G2 (UIC).

(6) Między posterunkami ruchu Guben i posterunkiem Gubin zabudowane są urządzenia blokady liniowej półsamoczynnej jednotorowej dwukierunkowej z blokiem pozwolenia.
(7) Po polskiej stronie jest radiołączność pociągowa analogowa kanał R2, a po stronie niemieckiej jako radiołączność pociągowa GSM-R.
Dyzurny ruchu Guben B1 wyposażone jest w urządzenia radiołączności pociągowej polskiej kanału R2.
(8) Urządzenia oddziaływania na pociąg DB InfraGO AG i PKP PLK S.A. eksploatowane są w rożnych systemach.

Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym znajduje się urządzenie SHP przed semaforem wjazdowym L na stację Gubin.
Szlak graniczny od tarczy ostrzegawczej Va stacji Guben wyposażony jest w urządzenia punktowego oddziaływania na pociąg (PZB 90).
(9) Dla pociągów przekraczających granicę obowiązuje klasa linii C3 (nacisk osi na szynę 196 kN, na mb szyny 71 kN).

5. Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge

5.1. Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke

(…)

5.1.3. Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke

(1) Die Grenzbetriebsstrecke Guben - Gubin ist eine eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke.
(2) Die maßgebende Neigung der Grenzbetriebsstrecke beträgt zwischen Bahnhof Guben bis zur Staatsgrenze 2,3 ‰ und von der Staatsgrenze bis zum Bahnhof Gubin 2,5 ‰.
(3) Der Bremsweg auf der gesamten Grenzbetriebsstrecke beträgt 700m.
(4) Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für die Streckenabschnitte der DB InfraGO AG wird im VzG vorgegeben.
Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für den Streckenabschnitt der PKP PLK S.A, sind in dem Verzeichnis der maximal zulässigen Geschwindigkeiten im „Regulamin Sieci" auf der Internet-Seite der PKP PLK S.A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ im Anhang 2 für die Strecke 358 angegeben.
(5) Auf der Grenzbetriebsstrecke gilt die Fahrzeugumgrenzungslinie G2 (UIC).
(6) Zwischen den Betriebsstellen Guben und Gubin ist ein nicht selbsttätiger Streckenblock für eingleisige Strecken mit Erlaubniswechsel vorhanden.

(7) Auf polnische Seite ist analoger Zugfunk des Kanals R2 nach polnischem System und auf deutscher Seite GSM-R Zugfunk vorhanden.
Der FdI Guben B1 ist mit polnischem Funkgerät des Kanals R2 ausgerüstet.
(8) Die Zugbeeinflussungsanlagen werden bei der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. mit unterschiedlichen Systemen betrieben.
Auf der Grenzbetriebstrecke befindet sich eine SHP – Anlage vor dem Einfahrsignal L des Bahnhof Gubin.

Ab Einfahrvorsignal Va des Bahnhofs Guben ist die Strecke, mit Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB), Bauart PZB 90 ausgerüstet.
(9) Für grenzüberschreitende Zugfahrten gilt die Streckenklasse C3 (20 t Radsatzlast, 7,2 t/m Meterlast).

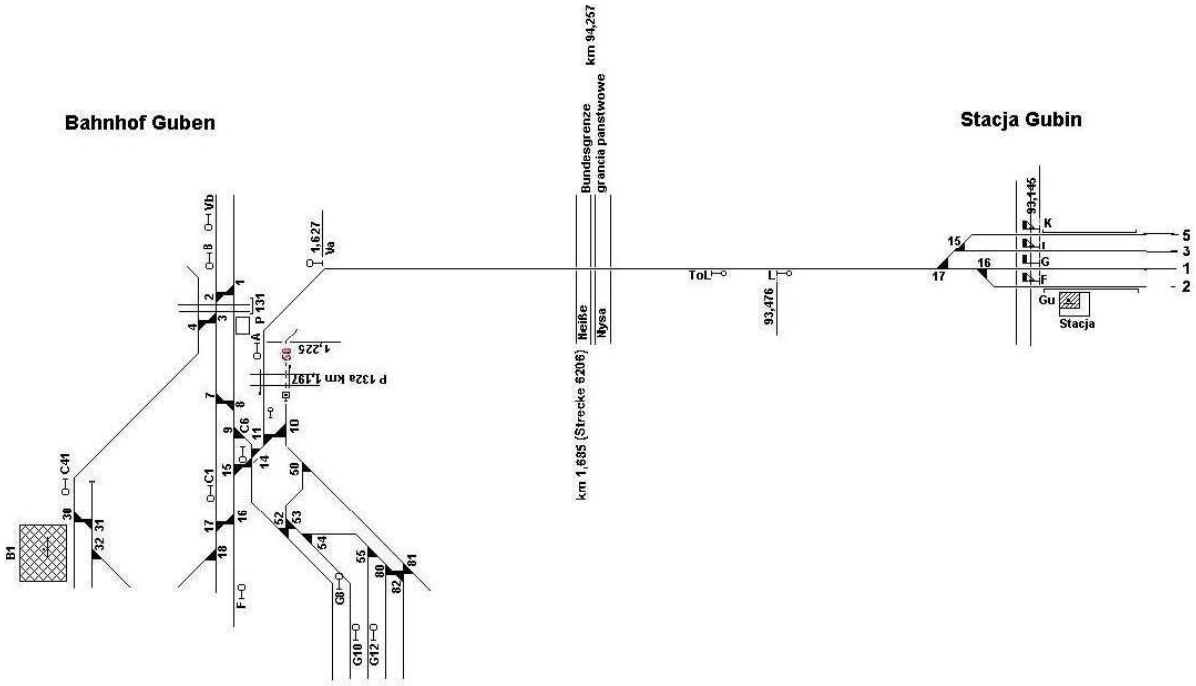
(10) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym znajdują się następujące przejazdy kolejowo-drogowe.

(10) Auf der Grenzbetriebsstrecke befinden sich nachfolgende Bahnübergänge.

Guben – Staatsgrenze / Granica Państwa – Gubin		
Lage [km] Położenie	**Art der Sicherung Rodzaj zabezpieczenia**	**Bemerkungen Uwagi**
1,197	elektrische Vollschranke P 132 A 5 Rogatki elektryczne P 132 A5	fernbedient durch Fdl „B 1“ Bf Guben Obsługuje zdalnie dyżurny ruchu „B1” stacji Guben
93,149	elektrische Vollschranke Przejazd kolejowo-drogowy Kat. A	ortsbedient durch Fdl „Gu“ Bf Gubin Obsługuje z miejsca dyżurny ruchu „Gu” stacji Gubin

5.1. A01 Plan schematyczny odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

5.1.A01 Schematischer Lageplan der Grenzbetriebsstrecke



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

5.2.1. Stacja Guben

(1) Stacja przystosowana jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego.

(2) Stacja Guben posiada nastawnię dysponującą „B 1" i jedną nastawnię wykonawczą „W 2" konstrukcji Gs II.
Stacja wyposażona jest w sygnalizację świetlną systemu HL zgodnie instrukcją sygnalizacji DB 301.0103.

(3) Stacja jest zelektryfikowana (sieć trakcyjna-15 kV,16,7 Hz jednofazowego prądu zmiennego).

(4) Miarodajne pochylenie wynosi 3,3‰.

(5) Stacja Guben-jest wyposażona-w system PZB.

(6) Stacja wyposażona jest w radiołączność manewrową GSM-R (RoR) oraz w polską analogową radiołączność pociągową.

a) Do czasu uruchomienia GSM-R (PL) dozwolone jest używanie polskiej analogowej radiołączności pociągowej na stacji Guben w przypadkach wymienionych w punkcie 7.2.2.

b) Na nastawni „B 1" stacji Guben został zainstalowany radiotelefon „Koliber" PKP PLK S.A. Pracuje w zasięgu stacji Gubin – kanał R2. Znak wywoławczy brzmi: „Guben B1".

(...)

5.2. Systemwechselbahnhöfe und Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke

5.2.1. Bahnhof Guben

(1) Der Bahnhof ist für den Personen- und Güterverkehr ausgelegt.

(2) Der Bahnhof Guben besitzt ein besetztes Fahrdienstleiterstellwerk „B 1" und ein besetztes Weichenwärterstellwerk „W 2" der Bauform Gs II. Der Bahnhof ist mit Lichtsignalen des HL-Systems gemäß 301.0103 ausgerüstet.

(3) Der Bahnhof ist mit einer Oberleitungsanlage (15kV-, 16,7 Hz Einphasen-Wechselstrom) ausgestattet.

(4) Die maßgebende Neigung beträgt 3,3‰.

(5) Der Bahnhof Guben ist mit PZB ausgerüstet.

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

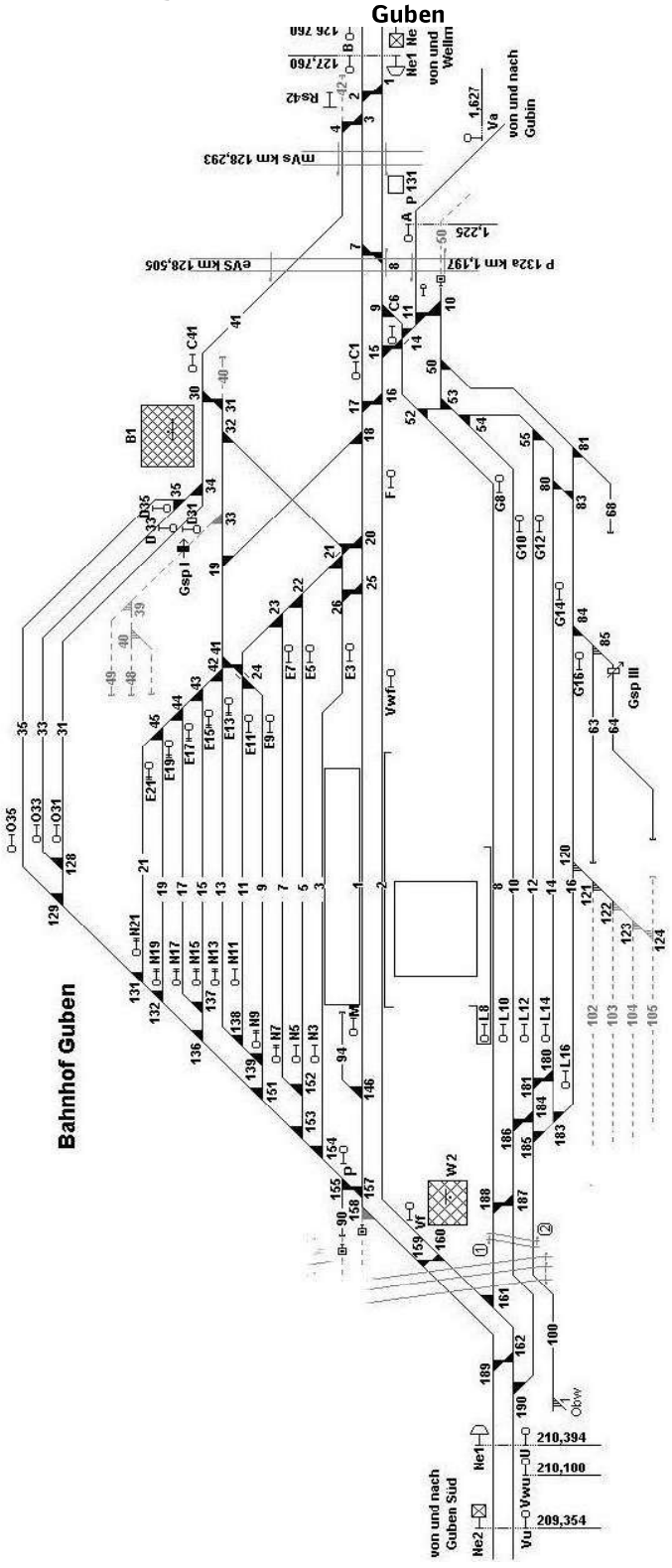
a) Bis zur Inbetriebnahme von GSM-R (PL) wird die Nutzung des polnischen Analogfunks für die im Abschnitt 7.2.2. aufgeführten Fälle auf dem Bahnhof Guben zugelassen.

b) Auf dem Stellwerk „B 1" des Bahnhofs Guben wurde ein Funkgerät „Koliber" der PKP PLK S.A. installiert. Dieses arbeitet in der Funkzelle des Bahnhofs Gubin, Kanal R2. Der Rufname lautet „Guben B1".

(...)

5.2.1.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym: Guben

5.2.1A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke: Guben



5.2.2. Stacja Gubin

(1) Stacja przystosowana jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego.

(2) Stacja Gubin posiada nastawnię dysponującą „Gu" i nastawnię wykonawczą „Gu-1".
Nastawnia dysponująca wyposażona jest w urządzenia mechaniczne ręczne, a nastawnia wykonawcza w urządzenia mechaniczne scentralizowane.

(3) Stacja wyposażona jest w sygnalizację świetlną i kształtową oraz nie jest zelektryfikowana.

(4) Miarodajne pochylenie wynosi 0,7‰.

(5) Stacja wyposażona jest w radiołączność analogową pociągową.

(6) Wykaz dopuszczalnej długości pociągów towarowych w metrach (wraz z czynnymi lokomotywami)

5.2.2. Bahnhof Gubin

(1) Der Bahnhof ist für den Personen- und Güterverkehr ausgelegt.

(2) Der Bahnhof Gubin besitzt ein Fahrdienstleiterwerk „Gu" und ein Weichenwärterstellwerk „Gu" 1".

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

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

(4) Die maßgebende Neigung des Bahnhofs Gubin beträgt 0,7‰.

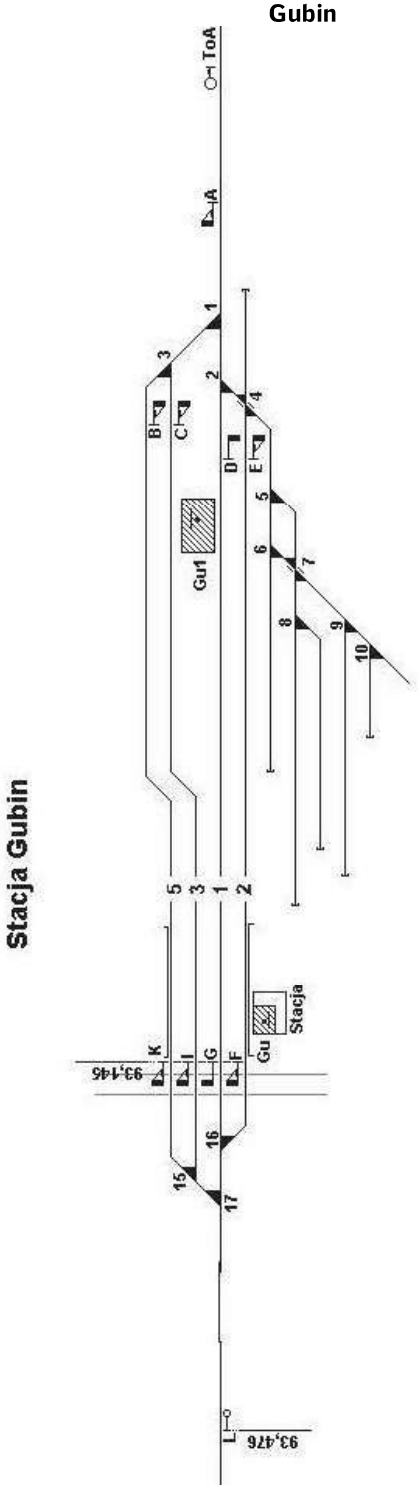
(5) Der Bahnhof ist mit analogem Zugfunk ausgerüstet.

(6) Verzeichnis der zugelassenen Zuglängen von Güterzügen in Metern (einschließlich der arbeitenden Lokomotiven)

Odcinek Abschnitt	Długość pociągu Länge des Zuges Dopuszczalna zulässig		Perony Bahnsteige			
	Kierunek Richtung		Stacja Bahnhof	Peron Bahnsteig	Wysokość Höhe	Długość Länge
	PL-DE	DE-PL				
Czerwieńsk – Granica Państwa /Staatsgrenze	630	630	Gubin tor / Gleis 2	1	300 mm	100 m

5.2.2.A01 - Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym: Gubin

5.2.2.A01 - Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke: Gubin



(...)

6. Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej

6.1. Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty

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

Dodatkowe uregulowania odpowiednich KPI obowiązują na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, Miejscowego Porozumienia Granicznego (MPG).
Maszynistom muszą być dostępne dane z rozkładu jazdy mające zastosowanie do pociągu oraz informacje z La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB) dla całego odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.
Maszynista pojazdu trakcyjnego musi mieć możliwość przeglądania informacji dotyczących opisu linii "Streckenbuch" na obszarze zarządzania DB InfraGO AG.

W kabinach sterowniczych pojazdów trakcyjnych lub wagonów sterowniczych muszą znajdować się druki dwujęzycznego rozkazu zgodnie z pkt 10.1.

Maszyniści powinni posiadać aktualne wykazy ostrzeżeń stałych dotyczące terenu Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze

Dostęp do danych z La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB)
DB InfraGO AG udostępnia informacje o La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB) dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym przewoźnikowi, który złożył wniosek o przydzielenie trasy do DB InfraGO AG. Jeśli przewoźnik ten nie składa jednocześnie wniosku o przydzielenie trasy do PKP PLK S.A., zobowiązany jest udostępnić informacje o La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB) swojemu partnerowi współpracującemu po stronie polskiej.

6.2. Zasady akceptacji taboru kolejowego

6.2.1 Wyposażenia pojazdów w urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy

(1) Pojazdy trakcyjne na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym muszą posiadać system PZB 90 i SHP, z wyjątkiem postanowień ust (2).

(2) Jeśli przejazd odbywa się zgodnie z warunkami określonymi w punkcie 7.2.1.5, dozwolone są odstępstwa od postanowień ust. (1).

6. Angaben zum Netzzugang

6.1 Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien – mitzuführende Unterlagen

Für den Bereich der Infrastruktur der DB InfraGO AG gelten die aktuellen Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG (INB), für den Bereich der Infrastruktur der PKP PLK S.A. gelten „Regulamin sieci (Vorschriften für das Netz)“.
Zu den Regelungen der jeweiligen EIU gelten zusätzlich auf der Grenzbetriebsstrecke die Bestimmungen der Örtlichen Grenzvereinbarungen (ÖGV).
Dem Triebfahrzeugführer müssen die für den Zug geltenden Fahrplanangaben und La-Angaben für die gesamte Grenzbetriebsstrecke zur Verfügung stehen.

Die Angaben für das Streckenbuch muss der Triebfahrzeugführer im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG, einsehen können.

In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen die zweisprachigen Befehlsvordrucke entsprechend Abschn. 10.1. mitgeführt werden. *
Der Triebfahrzeugführer hat über das aktuelle Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen des Gebiets des Zakład Linii Kolejowych Zielona Góra zu verfügen.

Zugang zu den La-Angaben

Die DB InfraGO AG stellt die La-Angaben für die Grenzbetriebsstrecke dem bei ihr trassenbestellenden EVU bereit. Wenn dieses EVU nicht gleichzeitig bei der PKP PLK S.A. als trassenbestellendes EVU auftritt, ist es verpflichtet die La-Angaben seinem Kooperationspartner auf polnischer Seite, zur Verfügung zu stellen.

6.2. Anforderungen an Fahrzeuge

6.2.1. Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen

(1) Triebfahrzeuge auf der Grenzbetriebsstrecke sind grundsätzlich mit Systemen PZB 90 und SHP auszurüsten.

(2) Wenn die Fahrt nach den Bedingungen des Punktes 7.2.1.5. stattfindet, sind Abweichungen von Punkt (1) zulässig.

6.2.2. Wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności

(1) Pojazdy kolejowe kursując na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym DB InfraGO AG muszą być wyposażone w zainstalowane na stałe lub przenośne urządzenie pokładowe systemu radiołączności pociągowej GSM-R z wyjątkiem postanowień ust. (3).
(2) Pojazdy kolejowe kursując na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym PKP PLK S.A. muszą być wyposażone w urządzenia radiotelefoniczne pracujące w sieci radiołączności pociągowej PKP PLK S.A. ze sprawnym systemem „Radiostop".

(3) W przypadku pojazdów trakcyjnych, które zgodnie z warunkami określonymi w pkt 7.2.1.5 kursują wyłącznie na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym z Polski tylko do stacji zmiany systemu Guben lub z powrotem – można zrezygnować z wyposażenia w GSM-R, jeżeli polski system radiołączności pociągowej na kanale 2 jest aktywny.

6.3. Proces akceptacji pracowników przewoźnika

6.3.1. Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI

Na sieci PKP PLK S.A. językiem operacyjnym jest język polski, a na sieci DB InfraGO AG językiem operacyjnym jest język niemiecki.

6.3.2. Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG

Na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG maszyniści pojazdu trakcyjnego zatrudnieni 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 proces komunikacji, obejmujący np. takie komunikaty jak „powtarzam", „zgadza się", „nie zgadza się" itd.
W przypadku dyktowania pisemnych rozkazów 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 wypowiadane jako ciąg pojedynczych cyfr. Nie należy używać skrótów, tylko używać pełnych nazw posterunków ruchu.
W przypadku konieczności literowania pojęć należy korzystać z międzynarodowego alfabet fonetycznego zgodnie z TSI- OPE:

6.2.2. Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk

(1) Für den Betrieb auf dem Abschnitt der DB InfraGO AG sind die führenden Fahrzeuge grundsätzlich mit einem fest eingebauten oder tragbaren GSM-R-Zugfunk- Fahrzeuggerät auszurüsten. *

(2) Für den Betrieb auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. muss das Triebfahrzeug mit einem Funkgerät, welche auf dem Netz der PKP PLK S.A. arbeitet, und das Nothaltsystem „Radiostop" beinhaltet, ausgerüstet sein. *

(3) Bei Triebfahrzeugen, die nach den Bedingungen des Punktes 7.2.1.5. ausschließlich auf der Grenzbetriebsstrecke von Polen nur bis zum Systemwechselbahnhof Guben bzw. zurück als führende Fahrzeuge eingesetzt werden, kann auf eine Ausrüstung mit GSM-R verzichtet werden, wenn das polnische Zugfunksystem auf Kanal 2 aktiv ist.

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

6.3.1. Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU

Auf dem Netz der DB InfraGO AG ist die Betriebssprache Deutsch und auf dem Netz der PKP PLK S.A. ist die Betriebssprache Polnisch.

6.3.2. Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG

Im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO 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 diktiert werden, muss der Triebfahrzeugführer im Rahmen der erforderlichen Sprachkompetenzen in der Lage sein, schriftliche Befehle auszufüllen, das Diktierte zu wiederholen und zu verstehen. *
Bei Gesprächen zwischen dem Fdl und dem Triebfahrzeugführer werden Zahlen als eine Folge der einzelnen Ziffern ausgesprochen. Sie verzichten auf Abkürzungen und sie verwenden die vollständigen Namen der Betriebsstellen.
Müssen Begriffe buchstabiert werden, ist das Internationale Phonetische Alphabet der TSI OPE zu verwenden: * * *

Internationales Phonetisches Alphabet
Międzynarodowy alfabet fonetyczny

Buchstabe Litera	International Międzynarodowy
A	Alpha
B	Bravo
C	Charlie
D	Delta
E	Echo
F	Foxtrot
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	Whisky
X	X-ray
Y	Yankee
Z	Zulu

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

6.3.3. 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 poziom 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 InfraGO AG sichert das EVU die genannten Sprachkompetenzen des zum Einsatz kommenden Triebfahrzeugführer zu.

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

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

6.4. Uregulowania dotyczące przydziału tras

6.4.1. Ograniczenie długości pociągów wraz z czynnymi lokomotywami

Długość pociągu w planowaniu nie może przekroczyć 630 m.

6.4.2. Rozkład jazdy

a) Ważność rozkładu jazdy

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

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

b) Odpowiedzialność za opracowanie rozkładów jazdy

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

c) Publikacja i dystrybucja rozkładów jazdy

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

6.4.3. Numery pociągów

a) Stosowanie międzynarodowych numerów pociągów

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

6.4. Regelungen zur Trassenzuweisung

6.4.1. Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen

Die Gesamtzuglänge der angemeldeten Zugtrassen darf 630 Meter nicht überschreiten.

6.4.2. Fahrplan

a) Gültigkeit des Fahrplanes

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

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

b) Verantwortung Fahrplanerstellung

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

c) Fahrplanveröffentlichung und Verteilung

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

6.4.3. Zugnummer

a) Verwendung einer internationalen Zugnummer

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

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

Zmiana numeru pociągu na stacjach zmiany systemu jest niedozwolona. Wyjątek od tej zasady stanowią ważne przyczyny eksploatacyjne.

b) Przydzielanie międzynarodowego numeru pociągu

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

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

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

6.4.4. Wniosek o przydzielenie trasy

a) Podstawa umowna zamawiania tras

Przewoźnicy zamawiają trasy zgodnie z przepisami

- „Infrastrukturnutzungsbedingungen “ DB InfraGO AG dla obszaru prowadzenia ruchu DB InfraGO AG, i

- „Regulamin sieci“ PKP PLK S.A. dla obszaru prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.

Wnioski o przydzielanie tras muszą być składane zarówno do PKP PLK S.A. jak i do DB InfraGO AG przez przewoźnika posiadającego prawo dostępu do infrastruktury u danego zarządcy infrastruktury. Wnioski o przydzielanie tras pociągu muszą w odniesieniu do trasy przejazdu pokrywać się co najmniej w części dotyczącej odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.

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

Der Wechsel der Zugnummer auf dem Bahnhof Guben ist nicht zulässig. Ausgenommen sind hierbei zwingende betriebliche Gründe.

b) Vergabe einer internationalen Zugnummer

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

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

- In der Richtung Polen – Deutschland wird dem EVU die internationale Zugnummer beim Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A im Nachgang zur Trassenanmeldung zugewiesen.

Die durch das EIU zugewiesene Zugnummer ist bei den Trassenanmeldungen durch die EVU zu verwenden.

6.4.4. Trassenanmeldung

a) Vertragliche Grundlage für die Trassenanmeldung

Die EVU beantragen die Trassen gemäß den Bestimmungen der

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

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

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

b) Dwustronne uzgodnienia między przewoźnikami

W okresie poprzedzającym złożenie wniosku o przydzielenie międzynarodowej trasy pociągu należy przeprowadzić koordynację handlową z udziałem wszystkich zaangażowanych partnerów w celu harmonizacji wniosku o przydzielenie trasy w odniesieniu do następujących punktów:
- Obaj przewoźnicy są zobowiązani do złożenia wniosków o przydzielanie trasy odpowiednio w DB InfraGO AG i PKP PLK S.A. niezwłocznie po sobie. Okres pomiędzy złożeniem obu wniosków o przydzielanie trasy w ramach IRJ nie może przekraczać 24 godzin.
- Wnioski o przydzielanie trasy złożone u obu zarządzów infrastrutury muszą być zgodne pod względem charakterystyki (parametrów) pociągu i żądań dotyczących czasu przewozu.

c) Minimalne wymagania dotyczące zamawiania tras:

Wnioski o przydzielanie tras są wiarygodne, jeśli zawierają następujące informacje:
- jednoznaczne oznaczenie stacji początkowej i stacji końcowej w danym kraju. Stacja zmiany systemu Guben nie może być stacją początkową lub stacją końcową dla pociągów towarowych. Wyjątkiem od tej zasady są ważne przyczyny eksploatacyjne.
- Jednoznaczne oznaczenie stacji zmiany systemu.

- Jednoznaczne oznaczenie przewoźnika, który złożył wniosek o przydzielanie trasy w drugim kraju.
- Jednoznaczne wskazanie wymaganego czasu postoju wraz z odpowiednią technologią eksploatacji (np. zmiana lokomotywy, zmiana drużyny, tranzycja) na stacjach zmiany systemu.
- Jednoznaczne oznaczenie w formie numeru pociągu wszelkich jazd poprzedzających lub dalszej jazdy w przypadku pociągów kończących lub rozpoczynających bieg na stacji Guben lub w przypadku doprowadzania lokomotyw związanych z realizacją danego przewozu.

6.4.5. Koordynacja rozkładów jazdy między zarządzami infrastruktury

Trasy pociągów w indywidualnym rozkładzie jazdy są uzgadniane i potwierdzane między DB InfraGO AG a PKP PLK S.A. w ramach procedury Pre-Check. W ten sposób określa się, czy spełnione są warunki wstępne i wymagania minimalne dotyczące zamawiania tras.

W przeciwnym wypadku wnioski o przydzielanie trasy pociągu zostaną uznane za niewiarygodne i odrzucone.

Na etapie procesu tworzenia rocznego rozkładu jazdy wnioski o przydzielenie międzynarodowych tras pociągów są uzgadniane w ramach konferencji RNE-E.

b) Bilaterale Abstimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Im Vorfeld der Anmeldung von internationalen Trassen ist, unter Einbindung aller ggf. beteiligten Partner, eine kommerzielle Abstimmung zur Harmonisierung der Trassenanfrage hinsichtlich folgender Punkte vorzunehmen:

- Die Trassenanmeldungen der jeweiligen EVU sind entsprechend bei der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. in einer unmittelbaren, zeitlichen Abfolge vorzunehmen. Für Trassen im Gelegenheitsverkehr ist ein Zeitraum von 24 Stunden nicht zu überschreiten.
- Die Trassenanmeldungen müssen bei beiden Infrastrukturbetreibern in Zugcharakteristik und Verkehrszeitregelung übereinstimmen.

c) Mindestanforderungen an die Trassenanmeldung:

Trassenanmeldungen sind plausibel, wenn sie folgende Angaben enthalten:
- Eindeutige Benennung der Start- und Zielbetriebsstelle im jeweiligen Land. Der Systemwechselbahnhof Guben ist keine plausible Start- und Zielbetriebsstelle im Güterverkehr. Ausgenommen sind hierbei zwingende betriebliche Gründe.
- Eindeutige Benennung der zu befahrenden Systemwechselbahnhöfe.
- Eindeutige Benennung des EVU, welches im jeweils anderen Land die Trassenanmeldung durchführt.
- Eindeutige Angabe der benötigten Haltezeit und der entsprechenden Betriebstechnologie (Beispiel Lokwechsel, Personalwechsel, Transition) an den Systemwechselbahnhöfen.
- Eindeutige Bezeichnung in Form der Zugnummer etwaiger Vor- und Nachleistungen bei beginnenden und endenden Zügen oder Zuführungen von Triebfahrzeugen, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Zugfahrt stehen.

6.4.5. Fahrplantechnische Abstimmungen der Eisenbahninfrastrukturbetreiber

Die internationalen Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr werden zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. im Rahmen des PreCheck Verfahrens abgestimmt und bestätigt.
Hierbei wird festgestellt, ob die Voraussetzungen und Mindestanforderungen an die Trassenanmeldungen erfüllt sind. Sollte dies nicht der Fall sein, werden die Trassenanmeldungen als nicht plausibel angesehen und zurückgewiesen.
Für die Prozessphase der Netzfahrplanerstellung werden die internationalen Trassenanmeldungen im Rahmen der RNE-E Konferenz abgestimmt.

7. Miejscowe uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji, a także wytycznych i umów międzynarodowych

7.1. Przepisy ruchu

7. Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen

7.1. Betriebsvorschriften

Lp. Nr Lfd. Nr.	Według Ril DB Hinweis auf Ril der DB	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmen abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Według instrukcji PKP PLK S.A. Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.
		(...)	(...)	
3.	Do 408.0202 rozdz. 1 oraz do 408.2202 rozdz. 1 Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn.1	**Polecenia i meldunki - określanie pociągów** W poleceniach i meldunkach 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 meldunkach 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".	**Aufträge und Meldungen - Bezeichnen der Züge:** 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
		(...)	(...)	
5.	-	**Dodatkowe informacje dotyczące pociągów przewożących towary niebezpieczne:** W przypadku kursowania pociągów z towarem niebezpiecznym - w tym z TWR – przewoźnik przed przekroczeniem granicy w kierunku Polski, przekazuje elektroniczny wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu dyspozytorom ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym PKP PLK S.A. w Poznaniu. W przypadku towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) obowiązuje przewoźnika po stronie polskiej zaplanowanie pociągów za pośrednictwem systemu SEPE lub poprzez zgłoszenie telefoniczne do dyspozytora ds planowania w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A.	**Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern**: Wenn Züge mit gefährlichen Gütern – darunter auch gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial nach RID 1.10.3 - verkehren, hat das EVU noch vor dem Übergang auf das polnische Streckennetz die Wagenliste dem Disponenten der Außenstellen der Betriebsleitung Poznan der PKP PLK S.A. zu übermitteln. Bei gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial nach RID 1.10.3 gilt für das bei der PKP PLK S.A. auftretende EVU die Pflicht der Planung der Zugfahrt mit Hilfe des Systems SEPE – oder durch die telefonische Meldung beim Disponenten für Planung in der Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A.	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-
		(...)	(...)	
7.	Do 408.2301 rozdz. 1 408.2301 Abschn. 1	**Brak znajomości linii przez maszynistę** Prowadzenie pociagów przez maszynistę, nieposiadającego znajomości odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym, jest zabronione.	**Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren** Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist auf den Grenzbetriebsstrecken nicht erlaubt.	Do Ir-1§ 16 ust. 3 Zu Ir-1 § 16 Abs.3

8.	Do 408.0321 408.2321 rozdział 2 Zu 408.0321 zu 408.2321 Abschn. 2	**Zgłoszenie dyżurnemu ruchu gotowości pociągu** (1) Na stacjach na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym maszynista obowiązany jest zgłaszać dyżurnemu ruchu gotowość pociągu: - jeżeli odbyła się zmiana drużyny trakcyjnej, - jeżeli zmieniły się parametry pociągu określone w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, - jeżeli zostały wykonane oględziny techniczne, - jeżeli została wykonana próba hamulca. (2) Na stacji Gubin zgłaszanie gotowości wykonuje się według postanowień Instrukcji Ir-1 § 14 ust.6. (3) Na stacji Guben zgłoszenie, że pociąg jest przygotowany do jazdy, należy przekazywać z wykorzystaniem łączności radiowej GSM-R. (W tym celu należy przesłać zgłaszanie gotowości, wybierając numer telefonu 9990 10004 na terminalu GSM-R przy poprawnym zalogowaniu użytkownika w sieci GSM-R. Wiadomość zgłoszenia gotowości zostanie automatycznie przekazana do dyżurnego ruchu.) Dla pociągów w kierunku Gubina dopuszczalne jest zgłoszenie gotowości pociągu dyżurnemu ruchu Guben przez maszynistę za pomocą polskiej analogowej radiołączności pociągowej, a w wyjątkowych przypadkach należy podać gotowość pociągu dyżurnemu ruchu przez kompetentnego pracownika KPP.	**Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist** (1) Auf den Bahnhöfen der Grenzbetriebsstrecke muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter melden, dass der Zug vorbereitet ist, wenn - ein Personalwechsel stattgefunden hat, - sich die Zugcharakteristik ändert (z.B. Änderung der Zuglänge, Mindestbremshundertstel oder Traktionsart), -wenn eine wagentechnische Untersuchung durchgeführt wurde, oder - -soweit erforderlich- eine Bremsprobe durchgeführt wurde. (2) Auf dem Bahnhof Gubin ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, gemäß den Bestimmungen der polnischen Fahrdienstvorschrift Ir-1 § 14 (6) abzugeben. (3) Auf dem Bahnhof Guben ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, grundsätzlich über Zugfunk GSM-R abzugeben. (Verfahren nach 481.0205 Abschn 7) Für Züge in Richtung Gubin ist es zugelassen, dass diese Meldung durch den Triebfahrzeugführer über den polnischen analogen Zugfunk an den Fahrdienstleiter Guben gegeben wird. Sie darf auch durch andere Mitarbeiter des EVU abgegeben werden.	Do Ir-1 § 14 zu Ir-1 § 14
9.	Do 408.0331 rozdz. 3 ust. 1 i 3 oraz do 408.2331 rozdz. 3 ust. 3Zu 408.0331 Abschn. 3 Abs. 1 und 3 und zu 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3	**Zezwolenie dyżurnego ruchu na wyjazd pociągu - Przypadki szczególne:** **- Semafor niewidoczny** Ponieważ semafor wyjazdowy G8 przy torze 8, za pomocą którego dyżurny ruchu zezwala na wyjazd, nie jest widoczny dla pociągów pasażerskich z planowego miejsca zatrzymania, dyżurny ruchu musi poinformować maszynistę, że na semaforze jest podany sygnał zezwalający lub że został wyświetlony sygnał zastępczy Zs 1. **- Czoło pociągu znajduje się za semaforem** 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 InfraGO AG, maszyniście należy wydać rozkaz pisemny.	**Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt -** **Besonderheiten:** **- Signal nicht sichtbar** Da in Gleis 8 für Reisezüge das Ausfahrsignal G8, mit dem der Fahrdienstleiter der Abfahrt zustimmt, vom planmäßigen Halteplatz nicht sichtbar ist, hat der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer mitzuteilen, dass das Hauptsignal auf Fahrt gestellt ist, oder das Signal Zs 1, bedient wurde. **- Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus** 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 InfraGO AG das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden, muss der Fahrdienstleiter die Zustimmung durch Befehl erteilen.	Do § 62 ust. 5 Zu § 62, Abs. 5 *

10.		**Rozkazy pisemne**	**Schriftliche Befehle**		
	Do 408.0411 oraz 408.2411	Dyżurni ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym wydają polecenia na przejazdy przez granicę za pomocą dwujęzycznych druków rozkazów pisemnych zgodnie z pkt. 10.1.	Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf den Grenzbetriebsstrecken erteilen Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten mit den Befehlsvordrucken gemäß Abschn. 10.1.	Do § 58 Zu § 58	*
	Zu 408.0411 und zu 408.2411	Każdy dyżurny ruchu wydaje rozkazy zgodnie z własnymi przepisami i zasadami niniejszego MPG.	Jeder Fdl fertigt die Befehle nach seinem Regelwerk und nach den Regeln dieser ÖGV aus.		* * *
		Rozkazy specjalne dotyczące ruchu granicznego w DB InfraGO AG to dwujęzyczne rozkazy d/pl, a w PKP PLK S.A. druki razkazów zgodne z TSI OPE.	Die *„besonderen Befehle für den Grenzverkehr“* sind bei der DB InfraGO AG die zweisprachigen Befehle d/pl und bei der PKP PLK S.A. die Befehlsvordrucke gemäß TSI OPE.		* * * * *
		Dyżurni ruchu wydają specjalne rozkazy dotyczące ruchu granicznego zgodnie ze swoimi przepisami również, jeśli powód wydania rozkazu leży w obszarze prowadzenia ruchu drugiego zarządcy infrastruktury.	Die Fdl fertigen die besonderen Befehle für den Grenzverkehr auch nach ihren Richtlinien aus, wenn der Anlass für die Befehlsausfertigung im Bereich der Betriebsführung des anderen EIU liegt.		* * *
		Używanie specjalnych rozkazów dotyczące ruchu granicznego jest ograniczone do odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym.	Der Einsatz der besonderen Befehle für den Grenzverkehr ist auf die Grenzbetriebsstrecke beschränkt.		*
		Maszyniści przyjmują rozkazy zgodnie z zasadami obowiązującymi u danego zarządcy infrastruktury.	Die Triebfahrzeugführer nehmen die Befehle nach den Regeln des betriebsführenden EIU entgegen.		* *
		Nazwy posterunków nie mogą być skracane przy wypełnieniu druku.	Namen von Betriebsstellen dürfen beim Ausfüllen nicht abgekürzt werden.		*
11.		**Dwujęzyczne druki rozkazów DB InfraGO AG**	**Zweisprachige Befehlsvordrucke der DB InfraGO AG**		*
		Dyżurny ruchu DB InfraGO AG korzystają z dwujęzycznych druków rozkazów DB InfraGO AG.	Die Fdl der DB InfraGO AG verwenden die zweisprachigen Befehlsvordrucke der DB InfraGO AG.		*
	Zu 408.0411	Formularz dla rozkazów G 1-9 d/pl (przy DB InfraGO AG: 302.2000V01) jest drukowany po obu stronach.	Der Vordruck Befehle 1-9 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V01).		*
		Rozkazy G 1-9 znajdują się z przodu, a uzasadnienie dla rozkazów G 5 lub 6 z tyłu. Przyczyny 80 do 84 zostały dodane tylko dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym.	Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 1-9 d/pl. Auf der Rückseite befinden sich die Gründe zum Befehl 5 bzw. 6 d/pl. Zusätzlich wurden die Gründe 80 - 84 für den Grenzbetrieb aufgenommen.		*
	und zu 408.2411 Abschn. 2.8	Formularz dla rozkazów G 21-95 (przy DB InfraGO AG: 302.2000V02) jest drukowany po obu stronach.	Der Vordruck Befehl 21-95 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V02).		*
		Z przodu znajdują się rozkazy G 21-95 d/pl, a z tyłu Załącznik językowy do polecenia 95.95 d/pl.	Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 21-95 d/pl. Auf der Rückseite befindet sich das Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95 d/pl.		* * *
		Druki rozkazów 1-9 d/pl oraz rozkazów 21-95 d/pl mogą być wypełnione tylko z jednej strony.	Die Vordrucke Befehle 1-9 d/pl und Befehle 21-95 d/pl dürfen nur einseitig beschrieben werden.		* * *
		Używanie wolnego tekstu nie jest zalecane. W celu uzyskania dodatkowych poleceń należy używać rozkazy 21-95.	Die Verwendung von Freitexten ist nicht vorgesehen. Für zusätzliche Anweisungen werden die Befehle 21 – 95 d/pl genutzt.		*
		W rozkazie 95.95 uwzględniono dodatkowe dwujęzyczne sformułowania W1 - W14 dla ruchu granicznego.	Im Auftrag 95.95 wurden zusätzlich zweisprachige Wortlaute W1 – W14 für den Grenzbetrieb aufgenommen.		* *
		Jeśli wyjątkowo konieczne jest użycie wolnego tekstu, musi być zaznaczone w rozkazie 95 w poleceniu 95.95, a wolny tekst musi być wprowadzony w dwóch językach.	Muss ausnahmsweise ein Freitext verwendet werden, ist im Befehl 95 der Auftrag 95.95 anzukreuzen und der Freitext zweisprachig einzutragen.		* * * *

12.		**Rozkazy specjalne dotyczące ruchu granicznego PKP PLK S.A.** Informacja nie była jeszcze dostępna w momencie rozpoczęcia procedury konsultacji.	**Der besonderen Befehle für den Grenzverkehr der PKP PLK S.A.** Die Angaben lagen zum Beginn des Stellungnahmeverfahrens noch nicht vor.		* * *
13.	Do 408.0411 rozdz. 2 oraz do 408.2411 rozdz. 2 Zu 408.0411 Abschn. 2 sowie zu 408.2411 Abschn. 2	**Przekazywanie rozkazów pisemnych** Dyżurny ruchu lub upoważniony przez niego pracownik doręcza sporządzony rozkaz drużynie pociągowej. Dyżurny ruchu stacji Guben może również podyktować dwujęzyczne rozkazy d/pl za pomocą urządzeń radiołączności.	**Übermitteln von schriftlichen Befehlen** Der Fahrdienstleiter oder ein von Ihm beauftragter Mitarbeiter händigt den ausgefertigten Befehl dem Zugpersonal aus. Der Fahrdienstleiter Guben darf zweisprachige Befehle d/pl auch über Zugfunk diktieren.	Do § 57 Zu § 57	* *
		(...)	(...)		
15.	do 408.0431 rozdz.2c) zu 408.0431 Abschnitt 2 c)	**Powiadomienie o danych rozkładu jazdy przez dyżurnego ruchu DB InfraGO AG** W DB InfraGO AG dyżurny ruchu może podawć dane o rozkładzie jazdy z dwujęzycznym rozkazem 95.95 wraz z załącznikiem językowym W 1.	**Bekanntgabe von Fahrplanangaben durch den Fdl der DB InfraGO AG** Fahrplanangaben bei der DB InfraGO AG dürfen durch den Fdl mit dem zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben werden.	Do Ir-1 § 51 ust. 1 pkt 1, Ir-11 § 28 Zu Ir-1 § 51 Abs. 1 pkt 1 Ir-11 § 28	* * * * * *
16.	Do 408.2341 rozdział 2 Zu 408.2341 Abschn. 2	**Ograniczenie prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym** Przy doraźnych ograniczeniach prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należy powiadomić właściwą dyspozyturę. O ostrzeżeniach doraźnych należy informować drużyny pociągowe przy pomocy rozkazów pisemnych. Ograniczenia występujące po stronie niemieckiej podawane są w „La Bereich Ost", natomiast Ograniczenia stałe występujące po stronie polskiej podawane są w WOS dla Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze. Ograniczenia prędkości na odcinku PKP PLK S.A. mogą zostać ujęte w La- Ost - do czasu ujęcia ich w WOS.	**Geschwindigkeitseinschränkungen auf der Grenzbetriebsstrecke** Bei unvorhergesehenen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecken ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit dem Befehl zu unterrichten. Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf deutscher Seite der Grenzbetriebsstrecke auftreten sind in die La - Bereich Ost aufzunehmen, und Längerfristige Geschwindigkeits-einschränkungen, welche auf polnischer Seite auftreten sind in den WOS Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze aufzunehmen. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. können - bis zur Aufnahme in den WOS- in die La aufgenommen werden.	Do § 59 oraz 62, ust. 6 zu § 59 und 62, Abs. 6	* * *

17.		**Powiadamianie pociągów przy prowadzeniu robót** Jeżeli na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. zostaną ustawione wskaźniki W 7, aby polecić maszynistom do podawania sygnałów „Baczność“ do ostrzegania pracowników, dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę o wystawienia wskaźników W 7. Dyżurny ruchu stacji Guben udziela – po poleceniu przez dyżurnego ruchu stacji Gubin – dwujęzycznego rozkazu 95.95 z załącznikiem językowym W 10.	**Unterrichtung der Züge bei der Ausführung von Arbeiten** Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. Signale W 7 aufgestellt wurden, um den Triebfahrzeugführer zu beauftragen, Achtungssignale zu geben, um Arbeitende zu warnen, müssen die Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl über die Aufstellung des Signals W 7 unterrichtet werden. Der Fdl Guben erteilt nach Beauftragung durch den Fdl Gubin den zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt Nr. W 10.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 1 lit. c i do Ie- 1 (E 1) § 16 pkt 6c Zu Ir-1 § 57 Abs. 3 pkt 1Buchst. c und zu Ie-1 (E1) § 16 pkt 6c	* * * * * *
		(...)	(...)		
19.	Do 408.0435 rozdz. 2 Zu 408.0435 Abschn. 2	**Przesyłki wyjątkowo ciężkie** Kiedy w telegramie zarządzającym jest podane, że przesyłka wyjątkowo ciężka poruszać się będzie z prędkością mniejszą niż podana w rozkładzie jazdy prędkość dopuszczalna składu pociągu, dyżurny ruchu DB InfraGO AG musi maszyniście wydać dwujęzyczny rozkaz 5 przyczyna 40.	**Schwerwagen** Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, müssen die Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG dem Triebfahrzeugführer einen zweisprachigen Befehl 5 Grund Nr. 40 erteilen.	Do Ir-1 § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 3 pkt 1 lit. d) Ir-10 § 21, 22, 23 Zu Ir-1 § 14 Abs. 10 und zu § 58 Abs. 3 Pkt.1d Ir-10 § 21, 22, 23	* * *
		(...)	(...)		
21.	Do 408.2441 Zu 408.2441	**Szczególne uregulowania przy popychaniu** Stosowanie lokomotyw popychających przekraczających granicę jest zabronione.	**Besondere Regeln für das Nachschieben:** 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	**Pociągi pchane** Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.	**Geschobene Züge**: Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf den Grenzbetriebsstrecken außer Meß-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	Do Ir-1 § 67 ust. 1a Zu Ir-1 § 67 Abs. 1	
		(...)	(...)		
26.	Do 408.0411 rozdz. 5 408.2411 rozdz. 5 Zu 408.0411 Abschn 5 408.2411 Abschn 5	**Cofnięcie polecenia odjazdu lub przejazdu** 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 rozkaz 4.	**Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages:** 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 4 zu erteilen.	Do Ir-1 § 47 Zu Ir-1 § 47	*
		(...)	(...)		*

39.	Do 408.0481 rozdz. 10 oraz do 408.2481 rozdz. 7 Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481 Abschn. 7	**Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym** Na odcinku eksploatowanego 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.	**Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten** Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt - für gezogene Sperrfahrten 50 km/h, - für geschobene Sperrfahrten 30 km/h, jedoch bei Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung 20 km/h, - die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt richtet sich nach der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs.	Do Ir-1 § 55 ust. 10 Zu Ir-1 § 55 Abs. 10
40.	Do 408.0481 Zu 408.0481	**Jazda powrotna lub kontynuacja jazdy po torze zamkniętym** Jeśli podczas jazdy po torze zamkniętym pociąg jest zatrzymany na wolnym szlaku, wówczas maszynista musi, możliwie jak najszybciej, porozumieć się z dyżurnym ruchu, który wyprawił pociąg, w sprawie jazdy powrotnej lub kontynuacji jazdy. Dyżurny ruchu musi natych- miast powiadomić uczestników jazdy o jeździe powrotnej lub kontynuacji jazdy oraz wydać zgodę na jazdę powrotną lub kontynuację jazdy.	**Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt** 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
41.	Do 408.0481 Zu 408.0481	**Zakończenie jazdy po torze zamkniętym** Jeżeli jazda po torze zamkniętym kończy się na stacji, wówczas maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd pociągu w pełnym składzie.	**Sperrfahrt beenden** 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
		(...)	(...)	
43.	Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	**Pominięcie sygnału „Stój" bez zezwolenia** Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego porozumienia się z dyżurnym ruchu w następujących sytuacjach: a) niedopuszczalne przejechanie obok semafora oraz innych sygnalizatorów wskazujących „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 (świetlna) – która pokazuje sygnał Ra 12; f) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy tarczy zaporowej (świetlna) – która pokazuje światło unieważniające; g) niedopuszczalne przejechanie obok miejsca z „Stój" z systemu ETCS;	**Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen** Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den 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-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; d) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt; e) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt; f) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt; g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt; h) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR;	Do Ir-1 § 64 ust. 12 i ust. 14 Ir-1a § 7 ust. 6 Zu Ir-1 § 64, Abs. 12 und Abs. 14 Ir-1a § 7 Abs. 6

		h) zmian do trybu „TR“ w systemie ETCS; i) zmian do trybu „TR“ w systemie ETCS wraz z komunikatem „wyposażenie szlakowe niekompatybilne “; j) nagłe hamowanie w systemie ETCS poziom „0” w trybie “UN” przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający; k) nagłe hamowanie w systemie ETCS poziom „0” w trybie “UN” przy semaforze, który pokazuje światło unieważniające. Maszynista może kontynuować jazdę dopiero po otrzymaniu pisemnego rozkazu. Dyżurni ruchu DB InfragO AG używają do tego dwujęzyczny rozkaz 2 i wskazują w poleceniu x.95 na załącznik językowy W 11.	i) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“; j) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; k) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt. Die Weiterfahrt darf nur nach Erteilung eines Befehls erfolgen. Die Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG erteilen dafür den zweisprachigen Befehl 2, und verweisen im Feld x.95 auf das Wortlautbeiblatt W 11.		* * * *
44.	Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	**Pominięcie sygnału „Stój” bez pozwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A.** Jeżeli na posterunkach ruchu PKP PLK S.A. pociąg bez pozwolenia minął semafor wskazujący sygnał „Stój” i zatrzymał się poza ukresem rozjazdu, maszynista musi natychmiast podać sygnał „Alarm”.	**Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Halt Signal**: Ist der Triebfahrzeugführer auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. unzulässig an einem Halt zeigenden Signal und über das Grenzzeichen der folgenden Weiche hinausgefahren, muss er sofort das „Alarmsignal“ geben.	Do Ir-1 § 64 ust. 13 Zu Ir-1 § 64* Abs. 13*	
		(...)	(...)		
47.	Do 408.0551 rozdz. 1 408.2691 rozdz. 6 Zu 408.0551 Abschn. 1 zu 408.2691 Abschn.6	**Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu** Jeżeli stwierdzono nieprawidłowy sygnał czoła pociągu, należy zgłosić to dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do granicy państwa . Dyżurny ruchu zatrzymuje tam pociąg. Po zatrzymaniu pociągu, należy postępować według przepisów KPI. W niniejszym MPG można ustalić zasady uzupełniające.	**Spitzensignal nicht in Ordnung** Wenn festgestellt wird, dass das Spitzensignal nicht in Ordnung ist, ist dies dem Fahrdienstleiter der der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestelle-zu melden. Der Fahrdienstleiter muss den Zug dort anhalten. Nach dem Anhalten des Zuges ist nach den Regeln des jeweiligen EIU zu verfahren. In der vorliegenden ÖGV können Ergänzungen getroffen werden.	Do Ir-1 § 77 ust. 1 Zu Ir-1 § 77 Abs. 1	
		(...)	(...)		
49.		(uchylony)	Bleibt offen		*
50.	Do 408.0561 oraz 408.2561 rozdz. 2 ust. 2 Zu 408.0561 und 408.2561 Abschn. 2 Abs. 2	**Zmniejszone tarcie między kołami a szyną** Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kolami a szyną, to musi on powiadomić kolejne pociągi jadące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym. (...) 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.	**Verminderter Reibwert** Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen. (...) 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.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k	*

51.	Do 408.0571 rozdz. 5 do 7 oraz 408.2571 rozdz. 5 do 7 Zu 408.0571 Abschn. 5 bis 7 und zu 408.2571 Abschn. 5 bis 7	**Unieruchomiony pociąg na szlaku** (...) Jeśli maszynista pojazdu dwutrakcyjnego może kontynuować jazdę unieruchomionego pociągu, to po zmianie rodzaju trakcji, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu. (...)	**Liegengebliebener Zug auf der freien Strecke** (...) Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegengebliebenen Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren. (...)	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) i § 64 ust. 17, i § 70 ust. 6-13 Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k und § 64 Abs. 17, und § 70 Abs. 6-13
52.	Do 408.0571 408.2571 zu 408.0571 408.2571	**Nieplanowe zatrzymanie pociągu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym (np. uszkodzenie pojazdu trakcyjnego)** (1) Jeżeli na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dojdzie do nieplanowego zatrzymania pociągu n.p. z powodu uszkodzonego pojazdu trakcyjnego, maszynista musi zawiadomić niezwłocznie dyżurnego ruchu i zażądać potrzebnej pomocy. (...) (3) Jeżeli pociąg po zatrzymaniu z nieprzewidzianego powodu może jechać dalej, maszynista jest zobowiązany zawiadomić dyżurnego ruchu o zamierzonej kontynuacji jazdy. (...) Maszynista może jechać dalej tylko za zgodą dyżurnego ruchu. (4)W przypadku, gdy nie można zawiadomić dyżurnego ruchu o możliwości kontynuowania jazdy po nieplanowanym zatrzymaniu na szlaku, maszynista może prowadzić pociag na zasadach „jazdy na widoczność" do miejsca, gdzie można nawiązać łączność z dyżurnym ruchu. (5) W przypadku uszkodzenia pojazdu trakcyjnego, który nie jest zdolny do dalszej jazdy, dyżurny ruchu informuje właściwego dyspozytora o konieczności zadysponowania pojazdu trakcyjnego w celu zwolnienia szlaku granicznego. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu wraz z Betriebszentrale Berlin wspólnie ustalają, z której stacji oraz w którym kierunku należy wysłać pojazd zastępczy w celu zwolnienia szlaku granicznego.	**Halt aus unvorhergesehenem Anlass (z.B. Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke)** (1) Wenn auf der Grenzbetriebsstrecke ein Zug aus unvorhergesehenem Anlass, z.B. wegen eines schadhaften Fahrzeuges, hält, hat der Triebfahrzeugführer unverzüglich den Fahrdienstleiter zu verständigen und Hilfe anzufordern. (...) (3) Wenn ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren kann, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen. (...) Der Triebfahrzeugführer darf nur weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter zugestimmt hat. (4) Kann die Verständigung nicht herbeigeführt werden, muss der Triebfahrzeugführer bis zur Stelle, wo die Verständigung herbeigeführt werden kann, auf Sicht fahren. (5) Ist das schadhafte Triebfahrzeug nicht fahrtüchtig, informiert der Fdl die zuständige Betriebsleitung über die Notwendigkeit der Stellung eines Ersatztriebfahrzeuges. Die Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym in Poznań entscheidet gemeinsam mit der Betriebsleitung Berlin, von welcher Seite ein Ersatztriebfahrzeug an den schadhaften Zug zu senden ist, und in welcher Richtung die Grenzbetriebstrecke zu räumen ist.	Do § 64, ust 17 zu § 64 (17)

53.	Do /zu 408.2351	**Zabezpieczanie pojazdów na szlaku** Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na szlaku odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym podane są w rozdziale 5.1.3.	**Sichern der Fahrzeuge auf der Strecke:** 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
54.	Do 408.0572 rozdz. 4-6 Zu 408.0572 Abschn 4-6 Do 408.2572 rozdz. 2 zu 408.2572 Abschn. 2	**Pozwolenie, prędkość i warunki szczególne przy cofaniu pociągu** (...) Dla pociągów przekraczających granicę cofanie pociągu bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu jest zabronione. (...) 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.	**Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen**: (...) Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten. (...) Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann. 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden. Der Triebfahrzeugführer muss das Ende des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des zurückgesetzten Zuges dem Fahrdienstleiter melden.	Do Ir-1 § 70 ust. 1-5 Zu Ir-1 § 70 Abs. 1-5
55.	Do 408.0581 rozdz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3	**Żądanie zatrzymania pociągu przy grożącym niebezpieczeństwie** Przy grożącym niebezpieczeństwie, któremu można zapobiec lub zmniejszyć jego skutki poprzez zatrzymanie pociągów, należy nadać sygnał alarmowy do zatrzymania wg postanowień zarządcy infrastruktury, którego infrastruktura jest eksploatowana. Maszyniści prowadzący pojazdy bez GSM-R na sieci DB InfraGO AG dają polecenie zatrzymania awaryjnego pociągu zgodnie z postanowieniami PKP PLK S.A.	**Nothaltauftrag geben bei drohender Gefahr** Bei drohender Gefahr, die durch Anhalten von Zügen abgewendet oder gemindert werden kann, ist der Nothaltauftrag nach den Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers zu geben, dessen Infrastruktur befahren wird. Triebfahrzeugführer von Fahrten ohne GSM-R geben auf dem Netz der DB InfraGO AG den Nothaltauftrag nach den Bestimmungen der PKP PLK S.A.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69; i Ie-1 Zu Ir-1 § 65 Abs. und § 69, und Ie- 1 § 2 Abs. 14 und § 15 Abs. 1 pkt 1 und 2
56.	Do 408.0581 rozdz. 3 oraz 408.2581 rozdz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3 und zu 408.2581 Abschn. 3	**Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC** Po odebraniu: - sygnału alarmowego A-1r i braku określenia przyczyn jego nadania przez dyżurnego ruchu – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, lub -„Kolejowego połączenia alarmowego REC” DB InfraGO AG maszynista musi natychmiast zmniejszyć prędkość pociągu do prędkości odpowiedniej do jazdy na widoczność, oraz jeśli nie następuje „polecenie zatrzymania alarmowego” , maszynista może jechać dalej na zasadach „jazdy na widoczność“ do najbliższego posterunku ruchu nawet, jeżeli posterunek ten leży na obszarze prowadzenia ruchu sąsiedniego zarządcy infrastruktury, chyba że otrzymał od dyżurnego ruchu inne polecenie.	**Notruf / Alarmsignal** Nach dem Eingang: - eines Alarmsignals A1-r und der fehlenden Angabe des Grundes des Notsignals durch den Fdl muss der Tf nach dem Anhalten und der Feststellung, dass es keine sichtbare Fahrthindernisse gibt, oder - eines Notrufs der DB InfraGO 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 Ie-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 Ie-1 § 15 Abs. 1 pkt. 1 Buchst. d und pkt 2 Buchst. e und f

57.	Do 408.0581 rozdz. 4 oraz 408.2581 rozdz. 4 Zu 408.0581 Abschn. 4 und zu 408.2581 Abschn.4	**Dalsze postępowanie po poleceniu zatrzymania w trybie awaryjnym** 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.	**Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages**: 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
		(...)	(...)	
69.	Do 408.2711 zu 408.2711	**Przekroczenie długości pociągów** Przekroczenie długości pociągu na stacji Guben i Gubin jest niedozwolone ponad użyteczną długość torów stacyjnych.	**Überschreiten der Länge von Zügen:** Eine Überschreitung der Zuglängen, die sich aus den vorliegenden nutzbaren Gleislängen für die Bahnhöfe Guben beziehungsweise Gubin ergeben, ist nicht zulässig.	Do § 19 ust. 5 Zu § 19 Abs. 5
70.	Do 408.48 Zu 408.48	**Postanowienia dotyczące jazd manewrowych na stacjach zmiany systemu** (1) Na stacji zmiany systemu DB InfraGO AG - Guben- obowiązują reguły ujęte w instrukcji 408.48. Przed rozpoczęciem prac manewrowych na stacji Guben zaangażowane strony muszą uzgodnić, który typ radiołączności pociągowej będzie używany. (2) Na stacjach zmiany systemu PKP PLK S.A. – Gubin- obowiązują postanowienia instrukcji Ir-1 oraz instrukcji Ir-9.	**Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten auf den Systemwechselbahnhöfen** (1) Auf den Systemwechselbahnhof Guben der DB InfraGO AG gelten die Regeln der Ril 408.48. Vor Beginn von Rangierarbeiten auf dem Bahnhof Guben haben sich die Beteiligten zu verständigen, welche Zugfunkart genutzt wird. (2) Auf den Systemwechselbahnhof Gubin der PKP PLK S.A. gelten die Regeln der Fahrdienstvorschrift Ir-1 und der Rangiervorschrift Ir-9.	Do Ir-1 oraz Ir-9 Zu Ir-1 sowie Ir-9
71.	Do 408.4831 rozdz. 2 Zu 408.4831 Abschn. 2	**Zabezpieczanie pojazdów kolejowych pozostawionych na postój:** Za zabezpieczenie pojazdów kolejowych na stacjach odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu stacji podane są w ust. 5.2.	**Festlegen von Fahrzeugen im Bahnhof:** Für das Sichern der Fahrzeuge in den Bahnhöfen sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Neigungen der Bahnhöfe sind im Abschnitt 5.2 angegeben.	Do Ir-1 § 63 ust. 28 i Ir 9 §14 Zu Ir-1 § 63 Abs. 28 und Ir 9 §14
		(...)	(...)	
73.	Do 408.4841 rozdz. 4 Zu 408.4841 Abschn. 4	**Zgłoszenie zwolnienia toru szlakowego po zakończeniu manewrów** Maszynista (kierownik manewrów) musi zgłosić właściwemu dyżurnemu ruchu (nastawniczemu) ukończenie manewrów i powrót składu manewrowego w całości zgodnie z przepisami KPI prowadzącego ruch.	**Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden:** 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. Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania

7.2.1. Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów

7.2.1.1. Przełączenie urządzeń dla kierunku jazdy z Polski do Niemiec podczas postoju

Dla przełączenia systemu SHP na system PZB wymagane jest zatrzymanie pociągu na stacji Gubin. Potrzebę zatrzymania pociągu w celu przełączenia urządzeń PZB/SHP musi zawnioskować KPP w rozkładzie jazdy.

Fakt przełączenia urządzeń SHP na PZB maszynista pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu następującymi słowami: „Gubin, w pociągu nr …….. PZB zostało załączone".

(...)

7.2.1.2. Przełączenie urządzeń dla kierunku jazdy do Polski podczas postoju.

Punktem przełączenia urządzeń systemów zabezpiecających jazdy PZB na SHP jest stacja Gubin.
Do przełączenia systemu PZB na SHP wymagane jest zatrzymanie pociągu na stacji Gubin. Potrzebę zatrzymania pociągu w celu przełączenia urządzeń PZB/SHP musi zawnioskować KPP w rozkładzie jazdy.

Podczas jazdy z aktywnym systemem PZB należy pamiętać, że magnes SHP stacji Gubin - zainstalowany w km 93,7 na lini kolejowej 358 dla semafora wjazdowego L - jest stale aktywny przy częstotliwości 1000 Hz.
W tym przypadku urządzenie pojazdowe PZB należy obsługiwać zgodnie z Ril 483.0101 rozdział 4 ustęp (3).

7.2.1.3. Wykonanie przełączenia za pomocą urządzeń technicznych infrastruktury

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Gubin- Guben nie jest wyposażony w żadne urządzenia techniczne umożliwiające dynamiczne przełączenie urządzeń oddziaływania. Jeśli będzie przewidziane zabudowanie technicznych urządzeń umożliwiających takie przełączenie wówczas wymagane są szczegółowe uzgodnienia pomiędzy DB InfraGO AG a PKP PLK S.A.

7.2.1.4. Wykonanie manualnego przełączenia podczas jazdy

Dla pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia pozwalające dokonać manualnego przełączenia podczas jazdy obowiązują następujące postanowienia:

Zatrzymanie pociągu na stacji Gubin w celu przełączania nie jest wymagane.

7.2. Betriebliche Vorgaben zur Transition

7.2.1. Transition der Zugsicherungssysteme

7.2.1.1. Stehende Transition in Richtung Deutschland

Im Bahnhof Gubin ist ein Betriebshalt einzulegen, um die Umschaltung vom SHP- zum PZB - Zugbeeinflussungssystem auszuführen, der vom EVU zu beantragen ist.

Die erfolgte Umstellung der Zugsicherungseinrichtung von SHP auf PZB meldet der Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter Gubin mit dem Wortlaut „Gubin, w pociągu nr …PZB zostało załączone".

(…)

7.2.1.2. Stehende Transition in Richtung Polen.

Umschaltpunkt für die Zugbeeinflussungsanlagen von PZB auf SHP ist der Bahnhof Gubin.
Dazu wird im Bahnhof Gubin ein Betriebshalt eingelegt, der vom EVU zu beantragen ist.

Bei der Fahrt mit wirksamer PZB ist zu beachten, dass der SHP-Magnet am km 93,7 für das Einfahrsignal L des Bf. Gubin ständig mit 1000 Hz wirksam ist.
Die Bedienung der PZB-Fahrzeugeinrichtung, erfolgt in diesem Falle nach Ril 483.0101 Abschnitt 4 Abs (3).

7.2.1.3. Durchführung von durch die Infrastruktur technisch gestützten Transitionsverfahren

Auf der Grenzbetriebsstrecke Guben-Gubin sind durch die Infrastruktur technisch gestützte Komponenten für die fahrende/dynamische Transition nicht vorhanden. Soweit ein technisches Transitionsverfahren zum Einsatz vorgesehen ist, bedarf dies jeweils einer besonderen Definition und Vereinbarung zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A.

7.2.1.4. Durchführung einer manuellen Transition während der Fahrt

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

Ein Betriebshalt zum Zweck des Umschaltens in Gubin ist nicht erforderlich.

Pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi z kierunku Polski do Niemiec muszą przełączyć urządzenia SHP na PZB na wysokości semafora wjazdowego L-stacji Gubin.

Pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi z kierunku Niemiec do Polski muszą przełączyć urządzenia z PZB na SHP na wysokości semafora wjazdowego A stacji Guben.

7.2.1.5. Eksploatacja pojazdów trakcyjnych niewyposażonych w PZB

Do odwołania pojazdy prowadzące pociągi mogą kursować bez kontroli przez systemu ABP PZB 90 na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym w rozumieniu § 3a EBO.
W takim przypadku maksymalna dozwolona prędkość wynosi 50 km/h na odcinku zarządzania przez DB InfraGO AG.
Brak wyposażenia pojazdu w PZB i niższą prędkość maksymalną należy podać przy zamawianiu trasy pociągu.
(...)

7.2.2. Przełączanie radiołączności pociągowej

(1) Przełączenia urządzeń na niemiecką radiołączność pociągową należy dokonać w odpowiednim czasie pomiędzy wskaźnikiem W5 stacji Gubin ustawionym w km 93,326, a granicą prowadzenia ruchu, tak aby maszynista był dostępny dla dyżurnego ruchu Guben B1 od granicy prowadzenia ruchu w km 94,257/1,685.
Przełączanie urządzeń na polską radiołączność pociągową (analogową) na kanał radiołączności R2 następuje przy wskaźniku W 28 ustawionym w km 94,190.
(2) Pociągi kursujące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym z kierunku Gubina zgodnie z postanowieniami pkt 7.2.1.5. bez wyposażenia pojazdu w PZB, pozostają na kanale R2 polskiego systemu radiołączności pociągowej. W tym przypadku maszynista przeprowadza próbną rozmowę z dyżurnym ruchu Guben B1, aby poinformować go o sposóbie komunikacji podczas dalszej jazdy.

(3) Pojazdy trakcyjne kursujące zgodnie z postanowieniami pkt 7.2.1.5. bez wyposażenia pojazdu w PZB tylko z kierunku Gubina do Guben i z powrotem i które nie są wyposażone w radiotelefon pociągowy GSM-R, pozostają na kanale R2 nawet podczas manewrów. Maszyniści porozumiewają się w sprawie manewrów ze zwrotniczym nastawni W2 poprzez dyżurnego ruchu Guben B1.

Bei Triebfahrzeugen in Richtung Deutschland ist die Umschaltung von SHP auf das PZB 90-System in Höhe des Einfahrsignals L des Bahnhofs Gubin vorzunehmen.

Bei Triebfahrzeugen aus Richtung Deutschland ist die Umschaltung von PZB 90 auf SHP-System in Höhe des Einfahrsignals A des Bahnhofs Guben vorzunehmen.

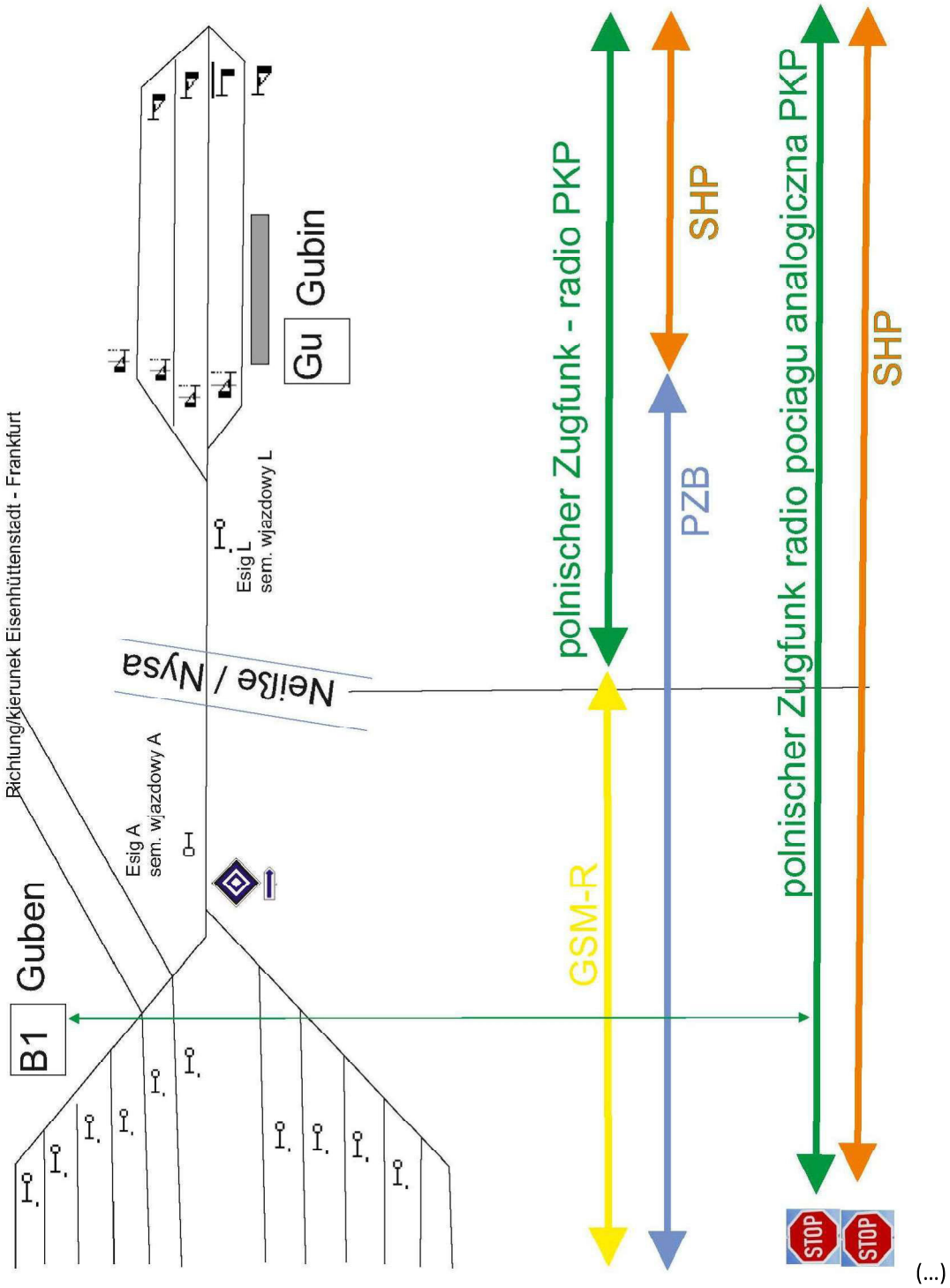
7.2.1.5. Einsatz von Triebfahrzeugen mit fehlender PZB-Ausrüstung

Bis auf weiteres dürfen führende Fahrzeuge von Zügen auf der Grenzbetriebsstrecke im Sinne von § 3a EBO auch ohne Zugbeeinflussung PZB 90 verkehren.
In diesem Fall beträgt im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.
Die fehlende Fahrzeugausrüstung und die niedrigere Höchstgeschwindigkeit sind bei der Trassenbestellung anzugeben.
(…)

7.2.2. Transition der Zugfunksysteme

(1) Die Umschaltung in das deutsche Funknetz ist zwischen der Rangierhalttafel W5 des Bf Gubin – aufgestellt in km 93,326 und der Betriebsführungsgrenze vorzunehmen, so dass der Tf für den Fdl Guben ab der Betriebsführungsgrenze (km 94,257/1,685) erreichbar ist.
Die Umschaltung in das polnische analoge Zugfunknetz - auf den Zugfunkkanal R 2 - erfolgt in Höhe des sonstigen Signals W 28 im km 94,190.
(2) Züge, welche nach 7.2.1.5. ohne PZB-Fahrzeugausrüstung auf der Grenzbetriebsstrecke aus Richtung Gubin verkehren, verbleiben ohne Systemwechsel im polnischen Zugfunksystem Kanal R2. Der Tf führt in diesem Fall ein Probegespräch mit dem Fdl Guben B1, um über die Kommunikationsweise im Weiteren zu informieren.

(3) Triebfahrzeuge, welche nach 7.2.1.5. ohne PZB-Fahrzeugausrüstung aus Richtung Gubin nur bis Guben und zurück verkehren, und nicht mit GSM-R Zugfunkgerät ausgerüstet sind, verbleiben auch beim Rangieren auf dem Kanal R2, die Triebfahrzeugführer führen ihre Rangiervereinbarungen an den Weichenwärter W2 unter Einbeziehung des Fahrdienstleiters Guben B1.


Gu Gubin
Esig L
sem. wjazdowy L
Neiße / Nysa
Esig A
sem. wjazdowy A
Richtung/kierunek Eisenhüttenstadt - Frankfurt
B1 Guben
polnischer Zugfunk - radio PKP
SHP
PZB
GSM-R
polnischer Zugfunk radio pociagu analogiczna PKP
SHP
STOP
STOP

(...)

9. Postanowienia końcowe

9.1. Postanowienia ogólne

Uregulowania zostały sporządzone w dwóch dwujęzycznych egzemplarzach, w języku niemieckim i polskim, przy czym oba teksty są tak samo ważne. DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus i PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze otrzymują po jednym egzemplarzu Miejscowego Porozumienia Granicznego w języku polskim i niemieckim.

(...)

9.3. Nadanie mocy prawnej

Aktualizacja nr 1 do „Miejscowe porozumienie graniczne między DB InfraGO AG Region Ost, Betrieb Netz Cottbus i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych we Zielonej Górze dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Guben – Gubin" wchodzi w życie dnia 14.12.2025 r.
Treść Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008r. nie ma zastosowania na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym regulowanym niniejszym MPG.

Zielona Góra ……..2025 r.

za/für die
PKP PLK SA

9. Schlussbestimmungen

9.1. Allgemeine Regelungen

Die ÖGV wird in zwei zweisprachigen Urschriften in deutscher und polnischer Sprache ausgefertigt. Beide Texte sind gleichermaßen gültig.
Die DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus und die PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze erhalten je eine Ausfertigung der Vereinbarung in deutscher und in polnischer Sprache.

(…)

9.3. Inkraftsetzung

Die Aktualisierung Nr.1 der „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych Zielona Góra für die Grenzbetriebsstrecke Guben – Gubin" tritt am 14.12.2025 in Kraft. *
Die Regeln der allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖGV aufgeführten Grenzbetriebsstrecke nicht angewendet. *

Cottbus,…… ……..2025

za/für die
DB InfraGO AG

10. Załączniki

10.1. Wzory druków i określenia uzupełniające

Dwujęzyczny rozkaz 1-9, dwujęzyczny krajowy rozkaz 21-95 (DB InfraGO AG) i załącznik językowy do rozkazu 95.95

- dwujęzyczne pisemne rozkazy 1-9 pl/d [Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V01)] publikowany na stronie internetowej DB InfraGO INB w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

https://www.dbinfrago.com/resource/blob/12596336/f1d9f5d92e8d0f33d7f00cbe50e05043/Ril-302-2000v01-NBN-2025-data.pdf

- dwujęzyczne krajowe rozkazy 21-95 (DB InfraGO AG) i załącznik językowy do rozkazu 95.95 [Format A4, drukdwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V02)] publikowany na stronie internetowej DB InfraGO w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

https://www.dbinfrago.com/resource/blob/12596346/04e83b2dff87fe0644c3d8491fec7054/Ril-302-2000v02-NBN-2025-data.pdf

10. Anhänge

10.1. Vordrucke und ergänzende Bestimmungen

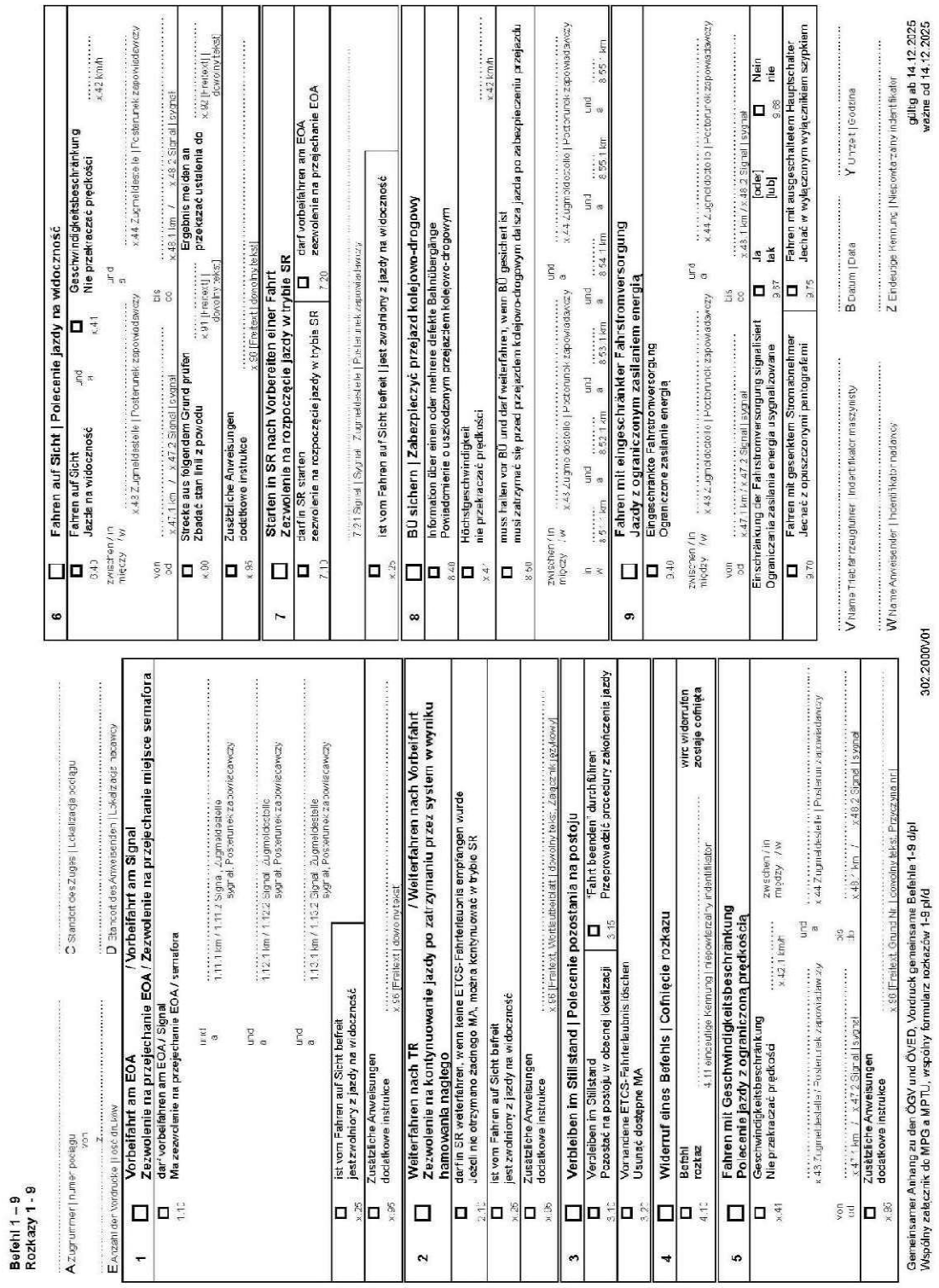
Zweisprachiger Befehl 1-9, Zweisprachiger nationaler Befehl 21-95 (DB InfraGO AG) und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 *

- zweisprachige schriftliche Befehle 1-9 d/pl [Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V01)] veröffentlicht in den INB bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter *

- zweisprachige nationale Befehle 21-95 (DB InfraGO AG) und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 [Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V02)] veröffentlicht in den INB bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter *

10.1.1. Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d (strona przednia)

10.1.1. Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl (Vorderseite)



Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d (strona tylna = przyczyny dla rozkazu 5 i 6)

Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl (Rückseite = Gründe für Bef. 5 und 6)

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
10	Gleis kann besetzt sein Tor może być zajęty	auf Sicht na widoczność
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis Ludzi na torze / dzieci w pobliżu toru	auf Sicht na widoczność
12	Fahrzeuge im Gleis Pojazdy na torze.	auf Sicht na widoczność
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Po torze zamkniętym znajduje się kilka pociągów	auf Sicht na widoczność
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der DB InfraGO AG Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze DB InfraGO AG	30 km/h
15	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgeis Wjazd na tor częściowo zajęty lub na tor, który jest tylko częściowo przejezdny lub na tor krótki zakończony kozłem oporowym	20 km/h
16	Kein Durchrutschweg Brak drogi ochronnej za semaforem	30 km/h
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit Jazda w okresie nieczynnego posterunku ruchu.	50 km/h
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Gütergleise fahren Pociąg pasażerski musi wyjątkowo przejeżdżać przez tory towarowe	40 km/h
19	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert Przejazd kol.-drog. niedostatecznie zabezpieczone	20 km/h
20	Spurrillen nicht von Eis und Schnee befreit Rowki szyn nieoczyszczone ze śniegu i lodu	30 km/h
21	Reisendenübergang nicht gesichert Przejścia dla podróżnych niezabezpieczone	5 km/h
22	Bauarbeiten Roboty	)*
23	Ungefährbare Stelle im gesperrten Gleis Miejsce niebezpieczne na zamkniętym torze	auf Sicht na widoczność
24	Zustand nach Bauarbeiten Stan po robotach	)*
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt Niezawiadomienia kierownika robót	auf Sicht na widoczność
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La oder WOS Niższa prędkość w stosunku do WOS lub La	)*
27	Beschäftigte im gesperrten Gleis Pracownicy na zamkniętym torze	20 km/h und auf Sicht 20 km/h i na widoczność
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau Podejrzenie uszkodzenia nawierzchni	25 km/h und auf Sicht 25 km/h i na widoczność
29	Mängel am Oberbau Zły stan nawierzchni	)*
30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) Podejrzenie uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) Podejrzenie uszkodzeń na skutek złych warunków atmosferycznych (usuwisko, wywroty itp.)	auf Sicht na widoczność
32		
33	PZB-Streckeneinrichtungen gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung) Torowe urządzenie PZB uszkodzone (nie ma zastosowania przy pociągach prowadzone na wskazań kabinowych)	50 km/h
34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od zwrotnic	50 km/h

Gründe zum Befehl 5 und 6
Przyczyny do rozkazu nr 5 i 6

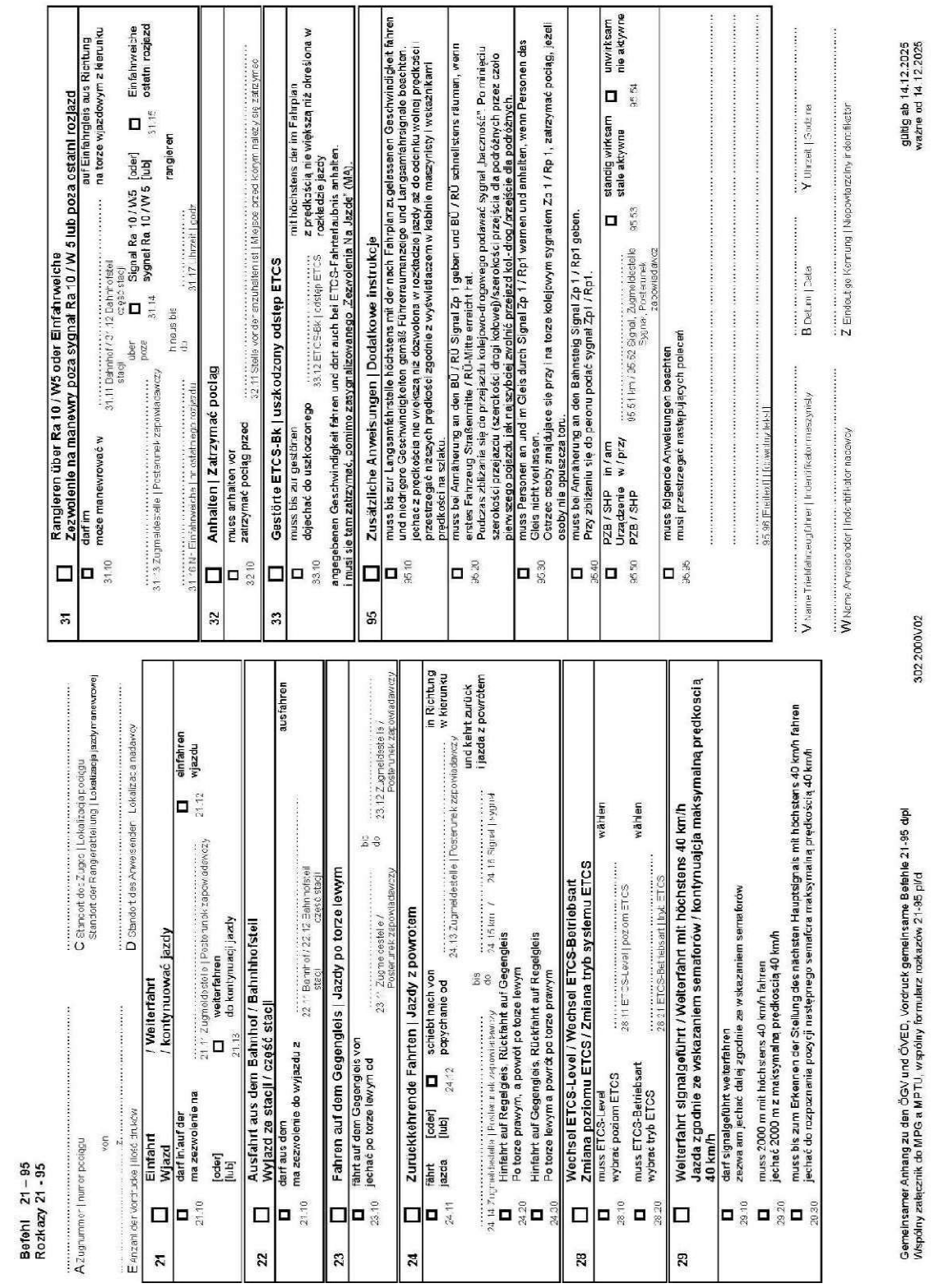
Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
35	Weiche mit HV 73 ohne Spervorrichtung gesichert Zwrotnica zabezpieczona zamkiem HV 73 bez blokady	5 km/h
36		
37	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Ostrzeżenie podróżnych na peronie jest niemożliwe	)*
38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Brak informacji o zmianie peronu	auf Sicht na widoczność
39	Engstelle für LÜ-Sendungen Miejsce zwężone dla przesyłek z przekroczoną skrajnią	10 km/h
40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen Ograniczona nośność budowli inżynierskich dla przesyłek nadzwyczajnych	)*
41	Spitzensignal unvollständig Sygnały czoła pociągu są niekompletny	40 km/h
42	Windwarnung Ostrzeżenie przed silnymi wiatrami	80 km/h
43	Schwungfahrabschnitt Jazda pociągu odbywa się z opuszczonym pantografem lub bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci trakcyjnej	140 km/h
	Besonderheiten auf Grenzbetriebsstrecken **Przypadki szczególne na odcinku eksploatowania w ruchu granicznym**	
80	angeordnete Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nakaz zmniejszenia dopuszczalnej maksymalnej prędkości	)*
81	fehlende Bremshundertstel Brak wymaganego procantu masy hamującej	)*
82	Bauart der Fahrzeuge Typ pojazdów	)*
83	fährt ab dem Hauptsignal im anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Hauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt Zmniejszona prędkość w okręgu zwrotnicowym za semaforem, jeżeli semafor zezwala na jazdę z ograniczoną prędkością.	)*
84	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der PKP PLK S.A. Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze PKP PLK S.A.	20 km/h)*
	)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben	
	)* = Różne wskazania dotyczące prędkości	
	Übersetzungshilfe: | **Tłumaczenie:**	
	Signal, Hauptsignal | Sygnał, Semafor	
	Weiche | rojazd	
	Gleis | tor	
	Regelgleis | po torze prawym	
	Gegengleis | po torze ewy	

302.2000V01

gültig ab 14.12.2025
ważne od 14.12.2025

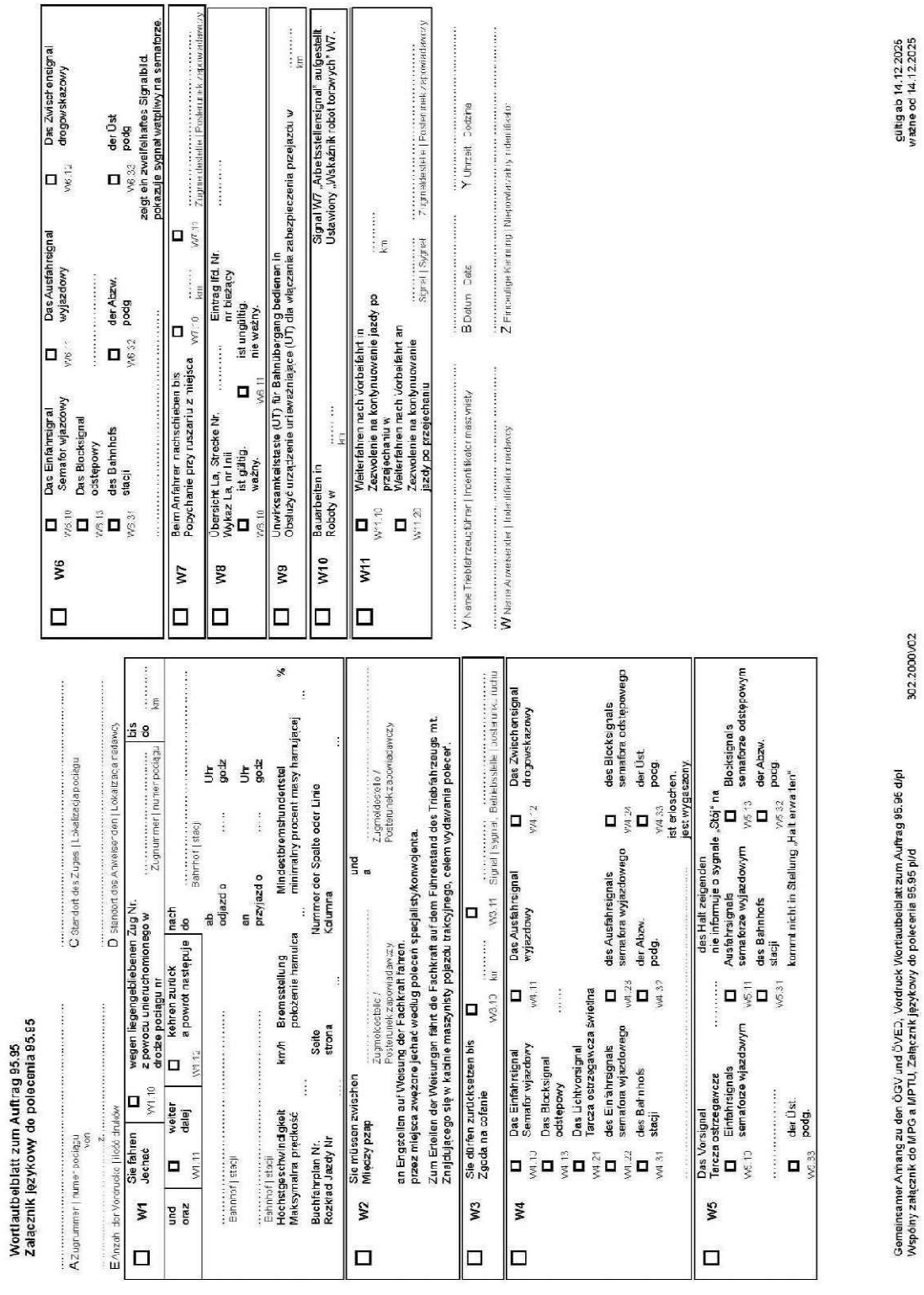
10.1.2. Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d (strona przednia)

10.1.2. Zweisprachige nationale Befehle 21 – 95 d/pl (Vorderseite)



Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d (strona tylna)

Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 d/pl (Rückseite)



(...)

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Örtliche Grenzvereinbarung haben:

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

und

PKP Polskie Linie Kolejowe SA
Zakład Linii Kolejowych
Zielonej Górze
Sekcja Eksploatacji w Żaganiu
Ul. Towarowa 3
68-100 Żagan

2 Örtliche Grenzvereinbarung; Auszug für EVU

siehe folgende Seiten

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

DB InfraGO

Ril 302.2206Z01

Miejscowe porozumienie graniczne

zawarte między
DB InfraGO AG
Region Ost
Betrieb Netz Cottbus
oraz
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
(PKP PLK S.A)
Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze

dla odcinka
eksploatowanego w ruchu granicznym
Tuplice - Forst (Lausitz)

Obowiązuje od 01.09.2025
Wyciąg dla przewoźników

Aktualizacja nr 1
Obowiązuje od 14.12.2025

Örtliche Grenzvereinbarung

zwischen der
DB InfraGO AG
Region Ost
Betrieb Netz Cottbus
und der
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
(PKP PLK S.A.)
Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze

für
die
Grenzbetriebsstrecke
Forst (Lausitz) – Tuplice

Gültig ab 01.09.2025
Auszug für EVU

Aktualisierung Nr. 1 *
Gültig ab 14.12.2025 *

Fachautor: I.IBB 34; Marvin Christ; +49 1523 7561562
Örtlich zuständige Geschäftsführung: I.IB-O-N-CS; Kai-Uwe Schiemenz; Tel.: +49 160 9745 4775

Strony porozumienia		Vertragspartner
Jednostka prowadząca	**dla PKP PLK S.A.** **Geschäftsführende Stelle**	**für die PKP PLK S.A.**
	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. **Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze** **Ul. Traugutta 10** **65-025 Zielona Góra**	
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych	Sławomir Brożyński	Stellv. Direktor Betrieb
E-Mail	slawomir.brozynski@plk-sa.pl	E-Mail
Telefon	+48 68 41 92 480	Telefon
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.** **Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze** **Ul. Traugutta 10** **65-025 Zielona Góra**	**Für die Infrastruktur zuständige Stelle**
Naczelnik Działu Eksploatacji i Infrastruktury Pasażerskiej	Andrzej Pawelski	Leiter des Bereichs
E-Mail	andrzej.pawelski@plk-sa.pl	E-Mail
Telefon	+48 68 41 92 378	Telefon
pracownik odpowiedzialny za MPG	**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.** **Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze** **Ul. Traugutta 10** **65-025 Zielona Góra** Anna Gąsiorek	**zuständige Stelle für die ÖGV**
E-Mail	anna.gasiorek@plk-sa.pl	E-Mail
Telefon	+48 68 41 92 235	Telefon

Jednostka prowadząca	**dla DB InfraGO AG** **Geschäftsführende Stelle**	**für die DB InfraGO AG**
	DB InfraGO AG **Region Ost** **Betrieb Netz Cottbus I.IB-O-N-CS** **Vetschauer Straße 65** **03048 Cottbus**	
Kierownik działu	Susanne Lewandowsky	Leiterin des Bereichs
E-Mail	susanne.lewandowsky@deutschebahn.com	E-Mail
Telefon	+49-355-44-2378	Telefon
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	**DB InfraGO AG** **Region Ost** **Betrieb Netz Cottbus I.IB-O-N-CS- B03** **Vetschauer Str, 65** **03048 Cottbus**	**Für die Infrastruktur zuständige Stelle**
Kierownik działu	Jonas Hagen	Leiter Betriebsbezirk
E-Mail	jonas.hagen@deutschebahn.com	E-Mail
Telefon	+49 152 3219 0514	Telefon
Miejsce opracowania	**DB InfraGO AG** **Region Ost** **Betrieb Netz Cottbus I.IB-O-N-CS** **Vetschauer Straße 65** **03048 Cottbus**	**örtlich zuständige Geschäftsführung**
Autor	Kai-Uwe Schiemenz	
E-Mail	kai-Uwe.Schiemenz@deutschebahn.com	E-Mail
Telefon	+49 160 9745 4775	Telefon

Do użytku na stanowisku pracy

(...)

MPG Tuplice - Forst (Lausitz) należy udostępnić w niezbędnym zakresie:
- pracownikom KPI wykonującym zadania w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego,
- pracownikom KPI sporządzającym regulamin techniczny, rozkłady jazdy, regulaminy tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót,
- pracownikom uczestniczącym w planowaniu, realizacji lub nadzorze ruchu kolejowego i utrzymania.

- instruktorom ruchu kolejowego.

Anwender

(...)

Die ÖGV Forst (Lausitz) –Tuplice ist:

- Mitarbeitern der EIU, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne oder Betra aufstellen,

- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und in der Instandhaltung und
- den Lehrkräften für den Bahnbetrieb zugänglich zu machen.

Zmiany i uzupełnienia / **Nachweis der Aktualisierungen**

Lp. / Lfd Nr.	Dotyczy / Kurzer Inhalt	Obowiązuje od / Gültig ab	Poprawka wprowadzona dnia / Berichtigung eingearbeitet am	przez / durch	
1	Umsetzung der europäischen Befehle nach der DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1693 DER KOMMISSION vom 10. August 2023 Wdrożenie europejskich rozkazów ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/1693 z dnia 10 sierpnia 2023 r.	14.12.2025			* *

Spis treści		Inhaltsverzeichnis	
	Wykaz zmian	Nachweis der Aktualisierungen	3
	Wykaz skrótów	Abkürzungsverzeichnis	6
1.	Zakres obowiązywania	Geltungsbereich, Begriffsbestimmungen	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	9
	(...)	(...)	
2.4.3.	Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej	Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den EIU	9
	(...)	(...)	
3.	Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów	Infrastrukturdaten, Fahrpläne	10
	(...)	(...)	
3.2.	Rozkład jazdy	Fahrpläne	10
3.2.1.	Warunki ogólne	Allgemeine Bedingungen	10
3.2.2.	Sieciowy (roczny) rozkład jazdy	Netzfahrplan	10
3.2.3.	Indywidualny rozkład jazdy	Gelegenheitsverkehr	10
3.3.	Postanowienia eksploatacyjne dla kolejowych przesyłek nadzwyczajnych	Bestimmungen für außergewöhnliche Sendungen	10
3.3.1.	Ogólne postanowienia eksploatacyjne	Allgemeine betriebliche Bestimmungen	10
3.3.2.	Miejscowe postanowienia eksploatacyjne	Örtliche Betriebliche Bestimmungen	11
	(...)	(...)	
5.	Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji.	Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge	14
5.1.	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke	14
	(...)	(...)	
5.1.3.	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke	14
5.2.	Stacja zmiany systemu	Systemwechselbahnhöfe	17
5.2.1.	Stacja Forst (Lausitz)	Bahnhof Forst (Lausitz)	17
5.2.2.	Przystanek osobowy Zasieki	Haltepunkt Zasieki	19
5.2.3.	Stacja Tuplice	Bahnhof Tuplice	19
	(...)	(...)	
6.	Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej	Angaben zum Netzzugang	20
6.1.	Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty	Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien – mitzuführende Unterlagen	20
6.2.	Zasady akceptacji taboru kolejowego	Anforderungen an Fahrzeuge	21
6.2.1.	Wyposażenia pojazdów w urządzenia PZB	Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen	21
6.2.2.	Wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności	Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk	21
6.3.	Proces akceptacji pracowników przewoźnika	Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU	23
6.3.1.	Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI	Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU	23
6.3.2.	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG	23
6.3.3.	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.	25

6.4.	Uregulowania dotyczące przydziału tras	Regelungen zur Trassenzuweisung.	25	
7.	Miejscowe uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen	28	
7.1.	Przepisy ruchu	Betriebsvorschriften	28	
7.2.	Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania	Betriebliche Vorgaben zur Transition	39	
7.2.1.	Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę	Transition der Zugsicherungssysteme	39	
7.2.2.	Przełączanie radiołączności pociągowej	Transition der Zugfunksysteme	40	
	(...)	(...)		
9.	Postanowienia końcowe	Schlussbestimmungen	42	
10.	Załączniki	Anhänge	43	
10.1.	Wzory druków i określenia uzupełniające	Vordrucke und ergänzende Bestimmungen	43	
10.1.1.	Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d	Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl 302.2000V01	44	*
10.1.2.	Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d	Zweisprachige nationale Befehle 21 – 95 d/pl 302.2000V02	46	*
	Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d	Wortlautbeiblatt 302.2000V02	47	*
10.1.3.	Rozkazy PKP PLK S.A w ruchu granicznym	Befehle der PKP PLK S.A im Grenzverkehr		*
	(...)	(...)		

Wykaz skrótów		Abkürzungsverzeichnis	
Begriff polnisch	**Abkürzung polnisch**	**Begriff deutsch**	**Abkürzung deutsch**
Dyżurny ruchu	dr	Fahrdienstleiter	Fdl
Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym	ERTMS	Eisenbahnverkehrsleitsystem “European Rail Traffic Management System”	ERTMS
Europejski System Sterowania Pociągiem (**E**uropean **T**rain **C**ontrol **S**ystem)	ETCS	europäische Zugbeeinflussung (**E**uropean **T**rain **C**ontrol **S**ystem)	ETCS
Indywidualny rozkład jazdy	IRJ	Fahrplan für Gelegenheitsverkehr	-
Zarządca infrastruktury	KPI	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	EIU
Przewoźnik kolejowy	KPP	Eisenbahnverkehrsunternehmen	EVU
Maszynista	masz.	Triebfahrzeugführer	Tf
Miejscowe Porozumienia Graniczne	MPG	Örtliche Grenzvereinbarungen	ÖGV
Przejazd kolejowo-drogowy	pk	Bahnübergang	BÜ
Przejścia dla podróżnych	-	Reisendenübergang	RÜ
Polski skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	PNZ	Polnische Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr	PNZ
Niemiecki skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	Bza	Deutsche Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr (Betriebliche Zusatzanweisung)	Bza
Pociąg	poc.	Zug	Z
Przystanek osobowy	po	Haltepunkt	Hp
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 wjazdowy	Swj.	Einfahrsignal	Esig
Semafor wyjazdowy	Swy.	Ausfahrsignal	Asig
Stacja		Bahnhof	Bf
Sygnał zaporowy	Z	Sperrsignal	Sperrsig
Sygnał zastępczy	Sz	Ersatzsignal	-
Wagon	wag.	Wagen	Wg
Wykaz ostrzeżeń stałych (WOS)	Dod. 2	Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS)	Dod. 2
Wykaz tymczasowych ograniczeń prędkości i innych szczegółów	La	Zusammenstellung der vorüber-gehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten	La
Wykolejnica	Wk	Gleissperre	Gs
Regulamin sieci DB InfraGO AG	INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG	INB
Techniczne Warunki Użytkowania sieci DB InfraGO AG	TNB	Technische Netzzugangsbedingungen der DB InfraGO AG	TNB
Sterowanie ruchem kolejowym	srk	Leit- und Sicherungstechnik	LST
Przycisk włączający urządzenia zabezpieczające przejazd kolejowo-drogowy	HET	Hilfseinschalttaste	HET
Przycisk unieważniający urządzenia zabezpieczające przejazd kolejowo-drogowy	UT	Unwirksamkeitstaste	UT

1. Zakres obowiązywania

1.1. Podstawa prawna

Niniejsze MPG Tuplice - Forst (Lausitz) jest uzgadniane między stronami na podstawie:

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

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

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

aby prowadzić do realizacji treści wymienionych powyżej umów na określonym poziomie roboczym na przejściu granicznym Tuplice - Forst (Lausitz).

1.2. Postanowienia ogólne

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

Uwzględniając powyższe, w MPG dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Tuplice - Forst (Lausitz) można dopuszczać odstępstwa oraz uzupełnienia.

Dodatkowo, KPI określają organizację prac dla przygotowania i prowadzenia ruchu kolejowego na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym.

MPG Tuplice - Forst (Lausitz) ustala zasady prowadzenia ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym tak, że jazdy pociągów z jednego obszaru prowadzenia ruchu w drugi obszar prowadzenia ruchu odbywać się będą w sposób bezpieczny i bez zakłóceń.

(...)
Jeżeli w tych uregulowaniach stosowane są językowo uproszczone określenia np. „pracownik", „dyżurny ruchu", „maszynista", „kierownik pociągu " itd., odnoszą się one w równym stopniu do wszystkich osób.

1. Geltungsbereich

1.1. Rechtsgrundlage

Die vorliegende ÖGV Forst (Lausitz) –Tuplice wird zwischen den oben aufgeführten Vertragspartnern auf Grundlage des:

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

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

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

abgeschlossen, um die Inhalte der oben aufgeführten Verträge, in der konkreten Arbeitsebene des Grenzüberganges Forst (Lausitz) –Tuplice, zu realisieren.

1.2. Allgemeine Bestimmungen

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

Darauf aufbauend kann die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecke Forst (Lausitz) –Tuplice Abweichungen und Ergänzungen zulassen.

Außerdem vereinbaren die EIU die Abläufe zur Vorbereitung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf der Grenzbetriebsstrecke.

Die ÖGV Forst (Lausitz) –Tuplice legt die Grundsätze der Betriebsführung auf der Grenzbetriebsstrecke fest, so dass die Zugfahrten von einem Gebiet der Betriebsführung in das andere Gebiet der Betriebsführung sicher und störungsfrei erfolgen können.

(…)
Sofern in dieser ÖGV sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter", „Fahrdienstleiter", „Triebfahrzeugführer", „Zugbegleiter" usw. verwendet werden, beziehen sich diese auf alle Personen in gleicher Weise.

Zakres obowiązywania

Niniejsze MPG Tuplice - Forst (Lausitz) obowiązuje dla kolejowego ruchu granicznego między DB InfraGO AG a PKP PLK S.A. dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Tuplice - Forst (Lausitz) na szlaku granicznym wymienionym w punkcie 1.3.2. oraz na stacjach zmiany systemu wymienionych w punkcie 1.3.1 niniejszego porozumienia.

1.3. Określenie pojęć

W niniejszym MPG użyto określeń o następującym znaczeniu:

1.3.1. Stacje zmiany systemu

Stacje zmiany systemu - ustalone przez Umawiające się Strony, stacje dla realizacji komunikacji kolejowej o znaczeniu międzynarodowym, regionalnym lub lokalnym przez wspólną granicę państwową, na których lub pomiędzy którymi następuje zmiana jednego z systemów: prawnego, technicznego lub eksploatacyjnego.

Po stronie niemieckiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest stacja Forst (Lausitz).

Po stronie polskiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest stacja Tuplice.

1.3.2. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym

Odcinek między ustalonymi przez KPI stacjami zmiany systemu, na którym realizowana jest komunikacja kolejowa przez wspólną granicę państwową. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym obejmuje również stacje zmiany systemu.

Odcinkiem eksploatowanym w ruchu granicznym dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest odcinek między stacjami Forst (Lausitz) – Tuplice.

1.3.3. Granica prowadzenia ruchu

ustalona granica, do której obowiązują przepisy eksploatacji danego zarządcy infrastruktury kolejowej. Przejście od przepisów eksploatacyjnych jednego KPI do przepisów eksploatacyjnych drugiego KPI, są uregulowane w MPG.
Granicą prowadzenia ruchu na odcinku Tuplice - Forst (Lausitz) jest Granica Państwa znajdująca się w km 389,080(PKP) / 23,720 (DB).
(...)

Geltungsbereich

Diese ÖGV Forst (Lausitz) –Tuplice gilt für den Eisenbahngrenzverkehr zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. über die Grenzbetriebsstrecke Forst (Lausitz) –Tuplice auf der im Punkt 1.3.2. aufgeführten Grenzbetriebsstrecke und den unter Punkt 1.3.1. genannten Systemwechselbahnhöfen.

1.3. Begriffsbestimmungen

In dieser ÖGV werden Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

1.3.1. Systemwechselbahnhöfe

„Systemwechselbahnhöfe“ sind die durch Vertragsparteien zur Durchführung des Eisenbahnverkehrs mit internationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung über die gemeinsame Staatsgrenze festgelegten Bahnhöfe, auf oder zwischen denen ein Wechsel eines der rechtlichen, technischen oder betrieblichen Systeme erfolgt.

Auf der deutschen Seite ist der Bahnhof Forst (Lausitz) Systemwechselbahnhof für den Reise- und Güterverkehr.

Auf der polnischen Seite ist der Bahnhof Tuplice Systemwechselbahnhof für den Reise- und Güterverkehr.

1.3.2. Grenzbetriebsstrecke

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

Grenzbetriebsstrecke für den Personen- und Güterverkehr ist die Strecke Forst (Lausitz) - Tuplice.

1.3.3. Grenze der Betriebsführung

Die „Grenze der Betriebsführung“ ist die festgelegte Grenze, bis zu der das betriebliche Regelwerk des jeweiligen EIU gilt. Die Überleitung aus dem betrieblichen Regelwerk des einen EIU zu dem des anderen EIU vereinbaren die EIU in der ÖGV.
Grenze der Betriebsführung auf der Strecke Forst (Lausitz) - Tuplice ist die Staatsgrenze im km 23,720 (DB)/389,080 (PKP).
(…)

1.3.7. Zdarzenie
Poważne wypadki, wypadki i incydenty według artykułu 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.

1.3.8. Zarządca infrastruktury (KPI)

podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

1.3.9. Przewoźnik kolejowy (KPP) - „przedsiębiorstwo kolejowe”
przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.

1.3.10. 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. Aplikanci w niniejszym MPG są objęci wyrazem przewoźnik kolejowy.

2. Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI
(...)

2.4.3. Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej
(...)
Nieprawidłowości i niejasności w kolejowym ruchu granicznym, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, należy zdiagnozować między obydwoma KPI, w razie potrzeby z udziałem odpowiednich KPP i wspólnie rozwiązać.

2.4.4. Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi

Kierującymi ruchem kolejowym na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Forst (Lausitz) - Tuplice są:
- ze strony DB InfraGO AG
Centrala Ruchu Berlin, Region Ost.
- ze strony PKP PLK S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym – Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu.
Przy odchyleniach od rozkładu jazdy lub częściowo ograniczonym dostępie do infrastruktury, dyspozytury obu KPI podejmują stosowne decyzje, celem bezpiecznego i sprawnego kontynuowania ruchu kolejowego.
(...)

1.3.7. Gefährliches Ereignis
Schwere Unfälle, Unfälle und Störungen gemäß Artikel 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.

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

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

1.3.10. 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 subsumiert.

2. Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU
(…)

2.4.3. Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern
(…)
Unregelmäßigkeiten im Eisenbahngrenzverkehr, die Einfluss auf die Durchführung des Bahnbetriebes haben, sind zwischen beiden EIU – bei Notwendigkeit unter Einbeziehung der verantwortlichen EVU- auszuwerten und gemeinsam zu lösen.

2.4.4. Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen

Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke
Forst (Lausitz) - Tuplice sind seitens der
- DB InfraGO AG
die Betriebszentrale Berlin der Region Ost
- der PKP PLK S.A.
die Betriebsleitung (Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym) in Warschau, Außenstelle in Poznan.
Bei Abweichungen vom Fahrplan oder teilweiser eingeschränkter Fahrwegverfügbarkeit treffen die Betriebsleitstellen beider EIU Entscheidungen zur Fortführung eines sicheren Zugbetriebes.
(…)

3. Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady

(...)

3.2. Rozkład jazdy

(...)

3.2.2. Sieciowy (roczny) rozkład jazdy

(...)

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

Zmiany i uzupełnienia do rocznego rozkładu jazdy uzgadnia się odrębnie.

3.2.3. Indywidualny rozkład jazdy

Przewoźnicy wnioskują o trasę pociągu w indywidualnym rozkładzie jazdy zgodnie z warunkami określonymi w Regulaminie Sieci PKP PLK S.A. oraz INB DB InfraGO AG.

(...)

3.3. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych

3.3.1. Ogólne postanowienia eksploatacyjne

1. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych odbywa się na podstawie karty UIC IRS 50502 oraz UIC-IRS 50596-6 dla transportu kombinowanego i regulacji krajowych.

2. Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej DB InfraGO AG występuje z wnioskiem o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej „Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte" w DB InfraGO AG zgodnie z „Technicznymi Warunkami Użytkowania" TNB jako część Regulaminu sieci DB InfraGO AG.

Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. składa wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej zgodnie z Regulaminem sieci PKP PLK S.A.

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.

4. Dla przewożonych stale przesyłek nadzwyczajnych może zostać uzgodniony przewóz określonymi stałymi pociągami w rocznym rozkładzie jazdy. Warunki przewozu

3. Infrastrukturdaten, Fahrpläne

(…)

3.2. Fahrpläne

(…)

3.2.2. Netzfahrplan

(…)

Die Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan müssen zu den Terminen, welche in den INB der DB InfraGO AG und der „Regulamin sieci" der PKP PLK S.A. bestimmt wurden, gestellt werden.
Änderungen und Ergänzungen zum Netzfahrplan werden gesondert vereinbart.

3.2.3. Gelegenheitsverkehr

Die EVU beantragen ihre Trassen zum Gelegenheitsverkehr gemäß den Anforderungen der INB der DB InfraGO AG und der „Regulamin sieci" der PKP PLK S.A.
(…)

3.3. Außergewöhnliche Sendungen

3.3.1. Allgemeine betriebliche Bestimmungen

1. Der Transport erfolgt auf Grundlage der IRS 50502 und IRS 50596-6 der UIC für den Kombinierten Ladungsverkehr, sowie der nationalen Gesetze und Richtlinien. *

2. Ein EVU mit Zugang zum Schienennetz der DB InfraGO AG beantragt eine Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte gemäß den Anforderungen der INB und TNB der DB InfraGO AG.

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

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

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

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

dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym 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 pociągiem, należy złożyć wniosek o nowy rozkład jazdy pociągów.

6. W przypadku komisyjnego 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.

3.3.2. Miejscowe postanowienia eksploatacyjne

Postanowienia dla relacji Tuplice – Forst (Lausitz)

Po otrzymaniu informacji od dyżurnego ruchu stacji Tuplice o znajdowaniu się przesyłki nadzwyczajnej w pociagu - dyżurny ruchu stacji Forst (Lausitz) sprawdza warunki przewozu dla odcinka DB InfraGO AG Granica Państwa - Forst (Lausitz), i może udzielić zgody dyżurnemu ruchu stacji Tuplice na wyprawienie pociągu.

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:
- przewóz przesyłki nadzwyczajnej ma odbywać się ze zmniejszoną prędkością, dyżurny ruchu stacji Tuplice informuje maszynistę pociągu rozkazem;

- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze DB InfraGO AG,
konwojent na odcinku DB InfraGO AG zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchu stacji Tuplice.

Die Beförderungsbedingungen für die Grenzbetriebsstrecke einschließlich der Systemwechselbahnhöfe sowie die DB Bza-Nummer und der PNZ-PKP PLK S.A., sind in die Fahrplanunterlagen 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.

3.3.2. Örtliche Betriebliche Bestimmungen

Bestimmungen für die Relation Tuplice - Forst (Lausitz)

Nach Erhalt der Information über das Vorhandensein von außergewöhnlichen Sendungen in vom Fdl Tuplice angebotenen Zügen, prüft der Fdl Forst (Lausitz) die für den Abschnitt der DB InfraGO AG - Staatsgrenze – Forst (Lausitz) geltenden Beförderungsbedingungen, und kann dem Fdl des Bahnhofs Tuplice die Zustimmung zum Anbieten des Zuges erteilen.

Wenn laut Beförderungsbedingungen:
- Der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Tuplice den Triebfahrzeugführer des Zuges mit Befehl ; *
- eine Begleitung der außergewöhnlichen Sendung auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG vorgesehen ist, hat sich der Begleiter für den Abschnitt der DB InfraGO AG beim Fahrdienstleiter des Bahnhofs Tuplice zu melden.

Postanowienia dla relacji Forst (Lausitz) - Tuplice

Do §23. Ir-10 -Tryb przekazywania przesyłek nadzwyczajnych na stacji Forst (Lausitz).

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

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

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

Przewoźnik zamawiający trasę w DB InfraGO AG powinien uwzględnić powyższe w planowaniu czasu postoju na stacji Forst (Lausitz).

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

W przypadku stwierdzenia uchybień należy sporządzić protokół. Nieprawidłowości powinny być usunięte przez przewoźnika kolejowego. W razie braku możliwości usunięcia nieprawidłowości wskazanych w protokole, przewoźnik zatrzymuje przesyłkę i powiadamia pisemnie, z podaniem przyczyn, stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze właściwej dla stacji granicznej i stacji nadania, Samodzielne Wieloosobowe Stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych.

Bestimmungen für die Relation Forst (Lausitz) - Tuplice

Art und Weise der Übergabe außergewöhnlicher Sendungen auf dem Bahnhof Forst (Lausitz) gemäß den Festlegungen des § 23 der polnischen Vorschrift Ir-10.

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

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

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

Das bei der DB InfraGO AG trassenbestellenden EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Forst (Lausitz) zu berücksichtigen.

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

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

3. Przyjmowanie przesyłek nadzwyczajnych poprzedza sporządzenie protokołu komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej, który należy przekazać do stanowiska ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu.

Zarządzenie przewozu

4. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej wydaje stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu, po otrzymaniu zgłoszenia w formie protokołu od przewoźnika po stronie polskiej o dopuszczeniu przesyłki do przewozu.

5. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej może zostać wydane jednocześnie ze zgodą na przewóz przesyłki nadzwyczajnej.

6. Zgoda z zarządzeniem wydawana jest pisemnie przewoźnikowi po stronie polskiej i zainteresowanym pracownikom Zarządcy DB InfraGO AG.

7. W przypadku ujawnienia przewozu przesyłki nadzwyczajnej bez stosownych zgód wydanych przez PKP PLK S.A., przesyłkę należy zatrzymać na stacji Forst (Lausitz).

Przewóz przesyłki nadzwyczajnej

8. Przewoźnik po stronie polskiej zobligowany jest do dostarczenia przewoźnikom po stronie niemieckiej (w tym drużynie pociągowej) wszystkich niezbędnych dokumentów związanych z przewozem przesyłki nadzwyczajnej.

9. W przypadku, gdy wymagane jest konwojowanie przesyłki, obowiązują następujące zasady:

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

- przewóz przesyłki nadzwyczajnej ma odbywać się ze zmniejszoną prędkością, dyżurny ruchu stacji Forst (Lausitz) informuje maszynistę pociągu rozkazem 5.

- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze PKP PLK S.A.,

konwojent na odcinku PKP PLK S.A. zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchu stacji Forst (Lausitz).

Dyżurni ruchu DB InfraGO AG informują o tym załącznikiem językowym przyczyna nr W2.

3. Zum Abschluss der Prüfungen hat die Kommission, welche die außerordentliche Sendung kontrollierte, ein Protokoll zu erstellen, welches an den Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der polnischen BZ in Poznan zu senden ist.

Beförderungsanordnung

4. Die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung ordnet der Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der BZ in Poznan, nach Erhalt einer Mitteilung in Form eines Protokolls vom in Polen auftretenden EVU, an.

5. Die Beförderungsanordnung für außergewöhnliche Sendungen kann auch gleichzeitig mit der Zustimmung für außergewöhnliche Sendungen erteilt werden.

6. Die Beförderungsanordnung wird schriftlich an das auf polnischer Seite auftretende EVU erteilt und den betroffenen Mitarbeiter der DB InfraGO AG bekanntgegeben.

7. Wenn festgestellt wird, dass eine außergewöhnliche Sendung ohne die entsprechende Zustimmung der PKP PLK S.A. vom Forst (Lausitz) in Richtung Staatsgrenze befördert werden soll, ist die Sendung auf dem Bahnhof Forst (Lausitz) zurückzuhalten.

Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung

8. Das auf polnischer Seite auftretende EVU ist verpflichtet, dem auf deutscher Seite auftretendem EVU (einschließlich des Zugpersonals) alle erforderlichen Dokumente im Zusammenhang mit der Beförderung der außergewöhnlichen Sendung zur Verfügung zu stellen.

9. Falls die Begleitung einer Sendung erforderlich ist, gelten die folgenden Regeln:

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

- der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert Fahrdienstleiter Bahnhof Forst (Lausitz) den Triebfahrzeugführer des Zuges mit Befehl 5 darüber, *
- eine Begleitung der außergewöhnlichen Sendung auf der Infrastruktur der PKP PLK S.A. vorgesehen ist,

hat sich der Begleiter für den Abschnitt der PKP PLK S.A. beim Fahrdienstleiter des Bahnhofs Forst (Lausitz) zu melden.
Die Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG erteilen dafür einen Befehl 95.95 mit Wortlautbeiblatt W2. * *

(...)

5. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji.

5.1. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(...)

5.1.3. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(1) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Tuplice - Forst (Lausitz) jest szlakiem jednotorowym nie zelektryfikowanym.
(2) **Miarodajne pochylenie** dla poszczególnych odcinków wynosi:
Granica Państwa - Forst (Lausitz) 2,5 ‰, oraz
Tuplice - Granica Państwa 7,2 ‰.

(3) **Droga hamowania** wynosi 1000 m.
(4) **Dopuszczalna prędkość** (w obu kierunkach) dla odcinka DB InfraGO AG, ujęta jest w wykazie maksymalnej prędkości VzG.
Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka PKP PLK S.A. podana jest w wykazie maksymalnych prędkości w Regulaminie Sieci, dostępnym na stronie internetowej Spółki PKP PLK S. A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/
na dany rozkład jazdy pociągów dla linii kolejowej 014, ujętymi w załączniku 2.1.
(5) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym obowiązuje **skrajnia** G2 (UIC).

(6) Między posterunkami ruchu Forst (Lausitz) i posterunkiem Tuplice zabudowane są urządzenia **blokady liniowej** półsamoczynnej jednotorowej dwukierunkowej z blokiem pozwolenia.

(7) Po polskiej stronie jest **radiołączność pociągowa** analogowa kanał R5, a po stronie niemieckiej radiołączność pociągowa GSM-R.

(8) **Urządzenia oddziaływania na pociąg** DB InfraGO AG i PKP PLK S.A. eksploatowane są w różnych systemach.

Polski odcinek eksploatowany w ruchu granicznym jest wyposażony w urządzenia szlakowe SHP.
Stale działające rezonatory torowe SHP o częstotliwości 1000 Hz znajdują się:
- w kierunku jazdy do Tuplic na szlaku w km 385,000, a także przed tarczą ostrzegawczą wjazdową ToS i przed semaforem wjazdowym S stacji Tuplice;
- w kierunku jazdy do Forst (Lausitz) na szlaku w km 385,000 oraz przed tarczą ostrzegawczą przejazdową dla przejazdu kolejowo- drogowego w Zasiekach.

(...)

5. Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge

5.1. Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke

(...)

5.1.3. Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke

(1) Die Grenzbetriebsstrecke Forst (Lausitz) – Tuplice ist eine eingleisige Strecke.

(2) Die **maßgebende Neigung** der Grenzbetriebsstrecke beträgt zwischen Forst (Lausitz) und der Staatsgrenze 2,5 ‰ und zwischen Staatsgrenze und Bahnhof Tuplice 7,2 ‰.

(3) Der **Bremsweg** beträgt 1000 m.
(4) Zulässige **Streckengeschwindigkeit** (Richtung und Gegenrichtung) für die Streckenabschnitte der DB InfraGO AG sind im VzG vorgegeben.
Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für den Streckenabschnitt der PKP PLK S.A, sind in dem Verzeichnis der maximal zulässigen Geschwindigkeiten im „Regulamin Sieci" auf der Internet-Seite der PKP PLK S.A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ in dem Anhang 2.1. für die Strecke 014 angegeben.
(5) Auf der Grenzbetriebsstrecke gilt die **Fahrzeugumgrenzungslinie** G2 (UIC).

(6) Zwischen den Betriebsstellen Forst (Lausitz) – Tuplice ist ein halbautomatischer **Streckenblock** für eingleisige Strecken mit Erlaubniswechsel vorhanden.

(7) Auf polnische Seite ist analoger **Zugfunk** des Kanals R5 nach polnischem System und auf deutscher Seite GSM-R Zugfunk vorhanden.

(8) Die **Zugbeeinflussungsanlagen** werden bei der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. mit unterschiedlichen Systemen betrieben.

Der polnische Teil der Grenzbetriebstrecke ist mit SHP-Streckeneinrichtungen ausgerüstet.
Ständig wirksame 1000 Hz SHP-Magneten befinden sich:
- in Fahrtrichtung Tuplice auf der freien Strecke am km 385,000, sowie vor dem Einfahrvorsignal ToS und vor dem Einfahrsignal S des Bahnhof Tuplice;
- in Fahrtrichtung Forst (Lausitz) auf der freien Strecke am km 385,000 und vor dem Überwachungssignal Top des Bahnüberganges in Zasieki.

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym od granicy państwowej po stronie niemieckiej wyposażony jest w urządzenia punktowego oddziaływania na pociąg PZB, usytuowane od tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wjazdowego stacji Forst (Lausitz).

Die Grenzbetriebsstrecke ist ab Staatsgrenze auf deutscher Seite beginnend am Einfahrvorsignalsignal Vf des Bahnhofs Forst (Lausitz) mit PZB ausgerüstet.

(9) Dla pociągów przekraczających granicę obowiązuje klasa linii C3 (nacisk osi na tor: 196 kN, nacisk liniowy na 1 metr bieżący toru: 71 kN)

(9) Für grenzüberschreitende Zugfahrten gilt die Streckenklasse C3 (20 t Radsatzlast, 7,2 t/m Meterlast).

(10) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym znajdują się następujące **przejazdy kolejowo-drogowe**.

(10) Auf der Grenzbetriebsstrecke befinden sich nachfolgende **Bahnübergänge**.

Forst (Lausitz) - Staatsgrenze / Forst (Lausitz) – Granica Państwa		
Lage [km] Położenie	**Art der Sicherung Rodzaj zabezpieczenia**	**Bemerkungen Uwagi**
21,9	RÜ 21,9 SIMIS LC (Reisendensicherungsanlage) / Przejście dla podróżnych	LzH/F-Hp (unter Deckung Hauptsignal) / Uzależnione w przebiegu
22,236	BÜ 22,2 SIMIS LC	LzH/F-Hp (unter Deckung Hauptsignal) / Uzależnione w przebiegu
22,518	BÜ 22,5 SIMIS LC	LzH/F-Hp (unter Deckung Hauptsignal) / Uzależnione w przebiegu
22,955	BÜ 22,9 SIMIS LC - Urządzenia z półrogatkami	LzH-Fü + WS (fernüberwacht Fdl ESTW Forst (L)) / Nadzorowane przez dyżurnego ESTW Forst (L)
23,373	BÜ 23,3 SIMIS LC - Urządzenia z półrogatkami	LzH/F-Fü + WS (fernüberwacht Fdl ESTW Forst (L)) / Nadzorowane przez dyżurnego ESTW Forst (L)

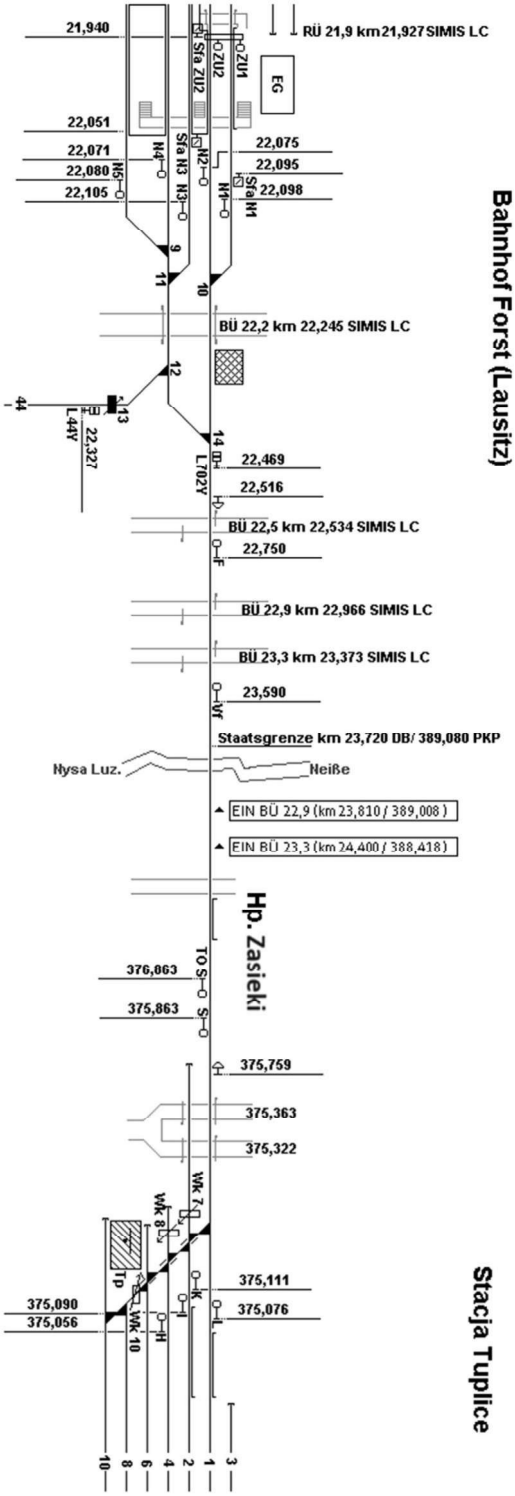
(...) (…)

Tuplice –Granica Państwa / Tuplice – Staatsgrenze		
Lage [km] Położenie	**Rodzaj zabezpieczenia**	**Art der Sicherung**
379,437	Kategoria D	techn. nicht gesichert
381,815	Kategoria F,	BÜ für den nicht-öffentlichen Verkehr, ausgestattet mit in Grundstellung geschlossenen Schranken, die bei Bedarf von den Berechtigten geöffnet werden.
385,820	Kategoria F,	
388,624	Kategoria C, powtarzacz na stacji Tuplice	elektrische Haltlichtanlage- BUES 2000- mit Überwachungssignal aus Richtung Tuplice

(...) (…)

5.1. A01 Plan schematyczny odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

5.1.A01 Schematischer Lageplan der Grenzbetriebsstrecke



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

5.2.1. Stacja Forst (Lausitz)

(1) Stacja przystosowana jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego.

(2) Na stacji Forst (Lausitz) dyżurny ruchu obsługuje elektroniczną nastawnię ESTW usytuowaną w pobliżu przejazdu kolejowego na ulicy Berliner Straße.

Stacja wyposażona jest w sygnalizację świetlną systemu Ks zgodnie z instrukcją sygnalizacji DB 301.0102.

(3) Stacja nie jest zelektryfikowana.
(4) Miarodajne pochylenie od semaforów wyjazdowych w kierunku Tuplic wynosi 5,3‰ i wznosi się w kierunku granicy.

Miarodajne pochylenie na stacji Forst pomiędzy semaforami wyjazdowymi wynosi mniej niż 2,5 ‰.

(5) Stacja Forst (Lausitz) wyposażona jest w radiołączność GSM-R (D).

(6) Stacja posiada następujące tory.

5.2. Systemwechselbahnhöfe und Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke

5.2.1. Bahnhof Forst (Lausitz)

(1) Der Bahnhof ist für den Personen- und Güterverkehr ausgelegt.

(2) Auf dem Bahnhof Forst (Lausitz) befindet sich der örtlich zuständige Fahrdienstleiter (özF) im elektronischen Stellwerk in der Nähe des Bahnübergangs Berliner Straße.
Der Bahnhof ist mit Lichtsignalen des Ks-Systems gemäß 301.0102 ausgerüstet.

(3) Der Bahnhof ist nicht elektrifiziert.
(4) Die maßgebende Neigung ab den Ausfahrsignalen in Richtung Tuplice beträgt 5,3 ‰ und steigt in Richtung Grenze.

Die maßgebende Neigung im Bahnhof Forst (Lausitz) zwischen den Ausfahrsignalen beträgt weniger als 2,5‰.

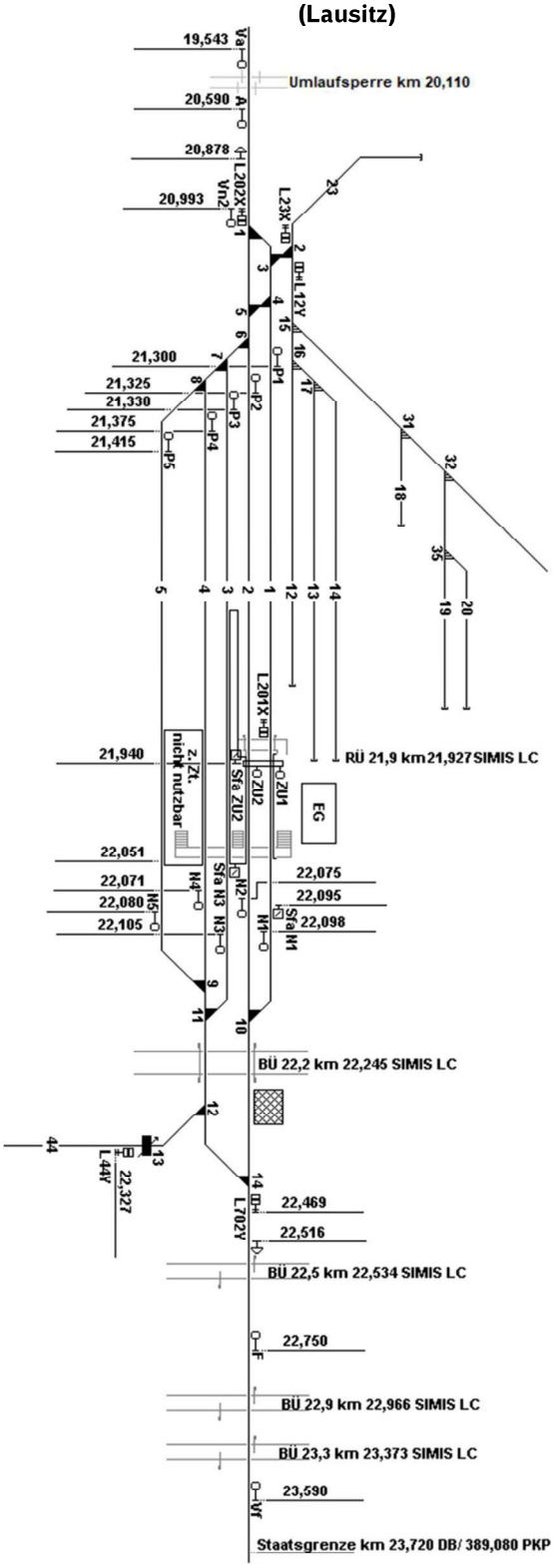
(5) Der Bahnhof Forst (Lausitz) ist mit GSM-R (D) Zugfunk ausgerüstet.

(6) Der Bahnhof besitzt folgende Gleisanlagen:

Hauptgleis	Nebengleis	Nutzlänge [m]	Bahnsteig [m]	Zweckbestimmg.
Tor główny	Tor boczny	Długość użyteczna[m]	Peron [m]	uwagi
1		798	105	Ein - und Ausfahrgleis dla wjazd- oraz wyjazd
2		750	105	durchgehendes Hauptgleis Tor główny zasadniczy
3		775	320	Ein - und Ausfahrgleis dla wjazd- oraz wyjazd
4		696	-	Ein - und Ausfahrgleis dla wjazd- oraz wyjazd
5		665	-	Ein - und Ausfahrgleis dla wjazd- oraz wyjazd

5.2.1.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym: Forst (Lausitz)

5.2.1A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke: Forst (Lausitz)



5.2.2 Przystanek Zasieki / 5.2.2. Haltepunkt Zasieki

Położenie posterunku	Lage der Betriebsstelle
Km 388.572	
Wysokość peronów	Die Bahnsteighöhe beträgt:
400 mm	
Długość peronów	Die Bahnsteiglänge beträgt:
62 m	

5.2.3. Stacja Tuplice

(1) Stacja przystosowana jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego.

(2) Stacja Tuplice posiada nastawnię dysponującą „Tp" i nastawnię wykonawczą „Tp-1".

(3) Nastawnie Tp oraz Tp-1 są wyposażone w urządzenia mechaniczne scentralizowane. Stacja wyposażona jest w sygnalizację świetlną zgodnie z § 19 Ie-1.

(4) Miarodajne pochylenie wynosi 0,7‰.

(5) Stacja wyposażona jest w radiołączność analogową pociągową na kanale 5.

(6) Wykaz dopuszczalnej **długości pociągów** towarowych w metrach (wraz z czynnymi lokomotywami)

5.2.3. Bahnhof Tuplice

(1) Der Bahnhof ist für den Personen- und Güterverkehr ausgelegt.

(2) Der Bahnhof Tuplice besitzt ein Fahrdienstleiterstellwerk „Tp" und ein Weichenwärterstellwerk „Tp-1".

(3) Die Stellwerke Tp und Tp-1 sind mechanische Stellwerke mit Lichtsignalen gemäß § 19 des polnischen Signalbuches Ie-1.

(4) Die maßgebende Neigung im Bf. Tuplice beträgt 0,7‰.

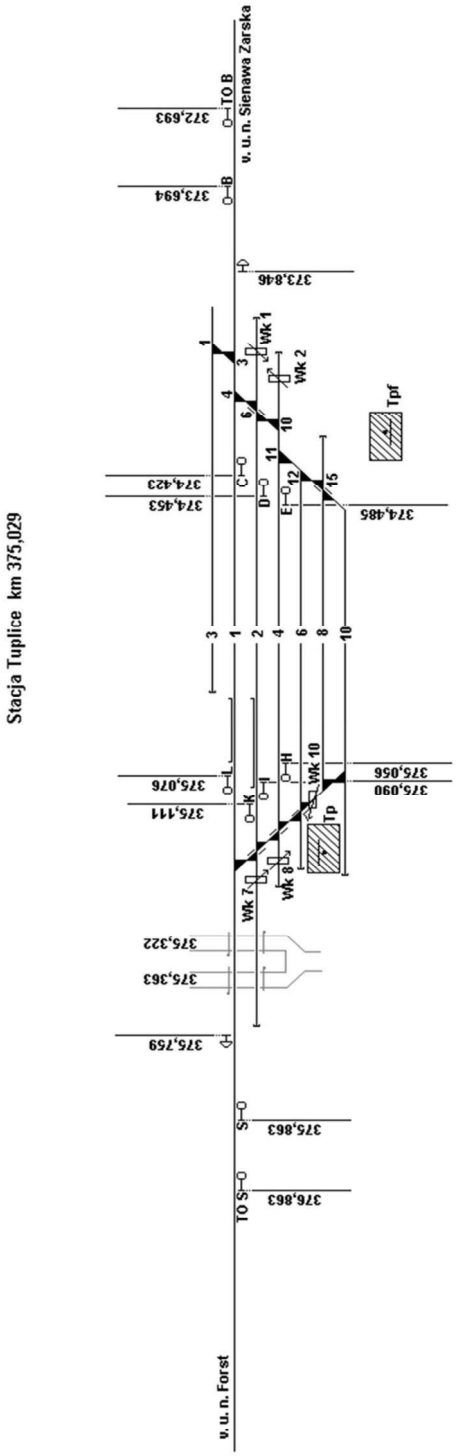
(5) Der Bahnhof ist mit analogem Zugfunk Kanal 5 ausgerüstet.

(6) Verzeichnis der zugelassenen **Zuglängen** von Güterzügen in Metern (einschließlich der arbeitenden Lokomotiven)

Odcinek / Abschnitt	Długość pociągu / Länge des Zuges – Dopuszczalna / zulässig – Kierunek / Richtung		Perony / Bahnsteige			
	PL-DE	DE-PL	tor / Gleis	Peron / Bahnsteig	Wysokość / Höhe	Długość / Länge
Ostrów Wlkp. – (Głogów) – – Granica Państwa /Staatsgrenze	630 m	630 m	1	4	300 mm	234 m
			2	3	300 mm	234 m
	-	612 m	4	-	-	-
	551 m	-	6	-	-	-

5.2.3.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym: Tuplice

5.2.3.A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke: Tuplice



(...)

6. Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej

6.1. Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty

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

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

Maszynistom muszą być udostępnione dane z rozkładu jazdy mające zastosowanie do pociągu oraz informacje z La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB) dla całego odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.

Dostęp do danych z La (wykaz ostrżeń tymczasowych DB)

DB InfraGO AG udostępnia informacje z La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB) dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym przewoźnikowi, który złożył wniosek o przydzielenie trasy do DB InfraGO AG. Jeśli przewoźnik ten nie składa jednocześnie wniosku o przydzielenie trasy do PKP PLK S.A., zobowiązany jest udostępnić informacje z La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB) swojemu partnerowi współpracującemu po stronie polskiej.
Maszynista pojazdu trakcyjnego musi mieć możliwość przeglądania informacji dotyczących opisu linii "Streckenbuch" na obszarze zarządzania DB InfraGO AG.

W kabinach sterowniczych pojazdów trakcyjnych lub wagonów sterowniczych muszą znajdować się druki dwujęzycznego rozkazu zgodnie z pkt 10.1.

Maszyniści powinni posiadać aktualny Wykaz Ostrzeżeń Stałych Zakładu Linii Kolejowych w Poznaniu.

Maszynista prowadzący pojazd trakcyjny musi posiadać klucz DB21 do obsługi przejazdów kolejowych w km 22,9 i 23,3.

(...)

6. Angaben zum Netzzugang

6.1. Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien – mitzuführende Unterlagen

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

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

Dem Triebfahrzeugführer müssen die für den Zug geltenden Fahrplanangaben und La-Angaben für die gesamte Grenzbetriebsstrecke einsehbar zur Verfügung stehen.

Zugang zu den La-Angaben

Die DB InfraGO AG stellt die La-Angaben für die Grenzbetriebsstrecke dem bei ihr trassenbestellenden EVU bereit. Wenn dieses EVU nicht gleichzeitig bei der PKP PLK S.A. als trassenbestellendes EVU auftritt, ist es verpflichtet die La-Angaben seinem Kooperationspartner auf polnischer Seite, zur Verfügung zu stellen.

Die Angaben für das Streckenbuch muss der Triebfahrzeugführer im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG, einsehen können.

In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen die zweisprachigen Befehlsvordrucke entsprechend Abschn. 10.1. mitgeführt werden. *

Der Triebfahrzeugführer hat über das aktuelle Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen des Zakład Linii Kolejowych Poznań zu verfügen.

Der Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeuges hat einen Schlüssel DB 21 zur Durchführung der Bahnübergangssicherungen im km 22,9 und 23,3 mitzuführen.

6.2. Zasady akceptacji taboru kolejowego

6.2.1 Wyposażenia pojazdów w urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy

(1) Pojazdy trakcyjne na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym muszą posiadać system PZB 90 i SHP, z wyjątkiem postanowień ust (2).

(2) Jeżeli przejazd odbywa się zgodnie z warunkami określonymi w punkcie 7.2.1.5, w odstępstwie od postanowień ust. (1), pojazdy trakcyjne kursujące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym tylko do stacji Forst (Lausitz) i z powrotem nie muszą być wyposażone w system PZB.

6.2.2. Wyposażenie pojazdów w urządzenia radiołączności

(1) W przypadku eksploatacji na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym DB InfraGO AG pojazdy prowadzące muszą być wyposażone w zainstalowane na stałe lub przenośne urządzenie pokładowe systemu radiołączności pociągowej GSM-R z wyjątkiem postanowień ust. (2).

(2) W odstępstwie od postanowień z ust. (1) na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym DB InfraGO AG dopuszcza się, aby pojazd prowadzacy pociag był wyposażony w terminal przenośny GSM-R, posiadający kartę SIM z profilem co najmniej użytownika ‚Lrf'. Należy zapewnić rejestrację urządzeń łączności ruchomej GSM-R na obszarze DB InfraGO AG.

(3) Pojazdy kolejowe kursując na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym PKP PLK S.A. muszą być wyposażone w urządzenia radiotelefoniczne pracujące w sieci radiołączności pociągowej analogowej ze sprawnym systemem „Radio-stop".

6.2. Anforderungen an Fahrzeuge

6.2.1. Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen

(1) Triebfahrzeuge, auf der Grenzbetriebsstrecke, sind grundsätzlich mit den Systemen PZB 90 und SHP auszurüsten.

(2) Wenn die Fahrt nach den Bedingungen des Punktes 7.2.1.5. stattfindet, sind Abweichungen von Punkt (1) zulässig. Wenn die Triebfahrzeuge von Polen auf der Grenzbetriebsstrecke nur bis zum Bahnhof Forst (Lausitz) bzw. zurück als führende Fahrzeuge eingesetzt werden, darf auf die Ausrüstung mit dem Zugsicherungssystem PZB verzichtet werden.

6.2.2. Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk

(1) Für den Betrieb auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB InfraGO AG sind die führenden Fahrzeuge grundsätzlich mit einem fest eingebauten oder tragbaren GSM-R-Zugfunk-Fahrzeuggerät auszurüsten.

(2) Abweichend davon wird zugelassen, dass auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB InfraGO AG ein mobiles GSM-R Endgerät auf dem führenden Fahrzeug mitzuführen ist. Dieses Endgerät muss eine SIM-Karte mit mindestens mit dem Teilnehmerprofil ‚Lrf' haben. Die funktionale Registrierung an dem zusätzlichen Endgerät ist im Bereich der DB InfraGO AG sicherzustellen.

(3) Für den Betrieb auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK S.A. muss das Triebfahrzeug mit einem analogem Zugfunkgerät, welche auf dem Netz der PKP PLK S.A. arbeitet, und das Nothaltsystem „Radio-stop" beinhaltet, ausgerüstet sein.

6.3. Proces akceptacji pracowników przewoźnika

6.3.1. Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI

Na sieci PKP PLK S.A. językiem operacyjnym jest język polski, a na sieci DB InfraGO AG językiem operacyjnym jest język niemiecki.

6.3.2. Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG

Na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG maszyniści pojazdu trakcyjnego zatrudnieni 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 proces komunikacji, obejmujący np. takie komunikaty jak „powtarzam", „zgadza się", „nie zgadza się" itd.

W przypadku dyktowania pisemnych rozkazów 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 wypowiadane jako ciąg pojedynczych cyfr. Nie będą oni używać skrótów i będą używać pełnych nazw posterunków ruchu.

W przypadku konieczności literowania pojęć należy korzystać z międzynarodowego alfabet fonetycznego zgodnie z TSI OPE:

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

6.3.1. Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU

Auf dem Netz der DB InfraGO AG ist die Betriebssprache Deutsch und auf dem Netz der PKP PLK S.A. ist die Betriebssprache Polnisch.

6.3.2. Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG

Im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO 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 diktiert werden, muss der Triebfahrzeugführer im Rahmen der erforderlichen Sprachkompetenzen in der Lage sein, schriftliche Befehle auszufüllen, das Diktierte zu wiederholen und zu verstehen. *

Bei Gesprächen zwischen dem FdI und dem Triebfahrzeugführer werden Zahlen als eine Folge der einzelnen Ziffern ausgesprochen. Sie verzichten auf Abkürzungen und sie verwenden die vollständigen Namen der Betriebsstellen.

Müssen Begriffe buchstabiert werden, ist das Internationale Phonetische Alphabet der TSI OPE zu verwenden: *

*

Internationales Phonetisches Alphabet
Międzynarodowy alfabet fonetyczny

Buchstabe Litera	International Międzynarodowy
A	Alpha
B	Bravo
C	Charlie
D	Delta
E	Echo
F	Foxtrot
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	Whisky
X	X-ray
Y	Yankee
Z	Zulu

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

6.3.3. 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 poziom 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 InfraGO AG sichert das EVU die genannten Sprachkompetenzen des zum Einsatz kommenden Triebfahrzeugführer zu.

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

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

6.4. Uregulowania dotyczące przydziału tras

6.4.1. Ograniczenie długości pociągów wraz z czynnymi lokomotywami

- Długość pociągu w planowaniu nie może przekroczyć 630 m.

6.4.2. Rozkład jazdy

a) Ważność rozkładu jazdy

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

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

b) Odpowiedzialność za opracowanie rozkładów jazdy

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

c) Publikacja i dystrybucja rozkładów jazdy

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

6.4.3. Numery pociągów

a) Stosowanie międzynarodowych numerów pociągów

W przypadku pociągu przekraczającego granicę obowiązkowe jest korzystanie z międzynarodowego numeru pociągu. Zmiana numeru pociągu w trakcie jazdy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym jest wykluczona.
Numer pociągu musi być dostępny zarówno w DB InfraGO AG, jak i w PKP PLK S.A. przez cały okres kursowania pociągu.

Zmiana numeru pociągu na stacji zmiany systemu Forst (Lausitz) jest niedozwolona. Wyjątek od tej zasady stanowią ważne przyczyny eksploatacyjne.

6.4. Regelungen zur Trassenzuweisung

6.4.1. Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen

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

6.4.2. Fahrplan

a) Gültigkeit des Fahrplanes

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

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

b) Verantwortung Fahrplanerstellung

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

c) Fahrplanveröffentlichung und Verteilung

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

6.4.3. Zugnummer

a) Verwendung einer internationalen Zugnummer

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

Die Zugnummer muss sowohl bei der DB InfraGO AG als auch bei der PKP PLK S.A. für den gesamten Verkehrszeitraum verfügbar sein.
Der Wechsel der Zugnummer auf dem Bahnhof Forst (Lausitz) ist nicht zulässig. Ausgenommen sind hierbei zwingende betriebliche Gründe.

b) Przydzielanie międzynarodowego numeru pociągu

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

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

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

6.4.4. Wniosek o przydzielenie trasy

a) Podstawa umowna zamawiania tras

Przewoźnicy zamawiają trasy zgodnie z przepisami

- „Infrastrukturnutzungsbedingungen " DB InfraGO AG dla obszaru prowadzenia ruchu DB InfraGO AG, i

- „Regulamin sieci" PKP PLK S.A. dla obszaru prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.

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

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

b) Vergabe einer internationalen Zugnummer

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

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

- In der Richtung Polen – Deutschland wird dem EVU die internationale Zugnummer beim Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A im Nachgang zur Trassenanmeldung zugewiesen.

Die durch das EIU zugewiesene Zugnummer ist bei den Trassenanmeldungen durch die EVU zu verwenden.

6.4.4. Trassenanmeldung

a) Vertragliche Grundlage für die Trassenanmeldung

Die EVU beantragen die Trassen gemäß den Bestimmungen der

- „Infrastrukturnutzungsbedingungen" der DB InfraGO AG für den Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG und der
- „Regulamin sieci" der PKP PLK S.A. für den Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A.

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

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

b) Dwustronne uzgodnienia między przewoźnikami

W okresie poprzedzającym złożenie wniosku o przydzielenie międzynarodowej trasy pociągu należy przeprowadzić koordynację handlową z udziałem wszystkich zaangażowanych partnerów w celu harmonizacji wniosku o przydzielenie trasy w odniesieniu do następujących punktów:
- Obaj przewoźnicy są zobowiązani do złożenia wniosków o przydzielanie trasy odpowiednio w DB InfraGO AG i PKP PLK S.A. niezwłocznie po sobie. Okres pomiędzy złożeniem obu wniosków o przydzielanie trasy w ramach IRJ nie może przekraczać 24 godzin.
- Wnioski o przydzielanie trasy złożone u obu zarządzów infrastrutury muszą być zgodne pod względem charakterystyki (parametrów) pociągu i żądań dotyczących czasu przewozu.

c) Minimalne wymagania dotyczące zamawiania tras:

Wnioski o przydzielanie tras są wiarygodne, jeśli zawierają następujące informacje:
- jednoznaczne oznaczenie stacji początkowej i stacji końcowej w danym kraju.
- Jednoznaczne oznaczenie stacji zmianu systemu.

- Jednoznaczne oznaczenie przewoźnika, który złożył wniosek o przydzielanie trasy w drugim kraju.

- Jednoznaczne wskazanie wymaganego czasu postoju wraz z odpowiednią technologią eksploatacji (np. zmiana lokomotywy, zmiana drużyny, tranzycja) na stacjach zmiany systemu.
- Jednoznaczne oznaczenie w formie numeru pociągu wszelkich jazd poprzedzających lub dalszej jazdy w przypadku pociągów kończących lub rozpoczynających bieg na stacji Forst(Lausitz) lub w przypadku doprowadzania lokomotyw związanych z realizacją danego przewozu.

6.4.5. Koordynacja rozkładów jazdy między zarządcami infrastruktury

Trasy pociągów w indywidualnym rozkładzie jazdy są uzgadniane i potwierdzane między DB InfraGO AG a PKP PLK S.A. w ramach procedury Pre-Check. W ten sposób określa się, czy spełnione są warunki wstępne i wymagania minimalne dotyczące zamawiania tras.

W przeciwnym wypadku wnioski o przydzielanie trasy pociągu zostaną uznane za niewiarygodne i odrzucone.

Na etapie procesu tworzenia rocznego rozkładu jazdy wnioski o przydzielenie międzynarodowych tras pociągów są uzgadniane w ramach konferencji RNE-E.

b) Bilaterale Abstimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Im Vorfeld der Anmeldung von internationalen Trassen ist, unter Einbindung aller ggf. beteiligten Partner, eine kommerzielle Abstimmung zur Harmonisierung der Trassenanfrage hinsichtlich folgender Punkte vorzunehmen:

- Die Trassenanmeldungen der jeweiligen EVU sind entsprechend bei der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. in einer unmittelbaren, zeitlichen Abfolge vorzunehmen. Für Trassen im Gelegenheitsverkehr ist ein Zeitraum von 24 Stunden nicht zu überschreiten.
- Die Trassenanmeldungen müssen bei beiden Infrastrukturbetreibern in Zugcharakteristik und Verkehrszeitregelung übereinstimmen.

c) Mindestanforderungen an die Trassenanmeldung:

Trassenanmeldungen sind plausibel, wenn sie folgende Angaben enthalten:
- Eindeutige Benennung der Start- und Zielbetriebsstelle im jeweiligen Land.
- Eindeutige Benennung der zu befahrenden Systemwechselbahnhöfe.
- Eindeutige Benennung des EVU, welches im jeweils anderen Land die Trassenanmeldung durchführt.
- Eindeutige Angabe der benötigten Haltezeit und der entsprechenden Betriebstechnologie (Beispiel Lokwechsel, Personalwechsel, Transition) an den Systemwechselbahnhöfen.
- Eindeutige Bezeichnung in Form der Zugnummer etwaiger Vor- und Nachleistungen bei beginnenden und endenden Zügen oder Zuführungen von Triebfahrzeugen, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Zugfahrt stehen.

6.4.5. Fahrplantechnische Abstimmungen der Eisenbahninfrastrukturbetreiber

Die internationalen Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr werden zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. im Rahmen des PreCheck Verfahrens abgestimmt und bestätigt. Hierbei wird festgestellt, ob die Voraussetzungen und Mindestanforderungen an die Trassenanmeldungen erfüllt sind. Sollte dies nicht der Fall sein, werden die Trassenanmeldungen als nicht plausibel angesehen und zurückgewiesen. Für die Prozessphase der Netzfahrplanerstellung werden die internationalen Trassenanmeldungen im Rahmen der RNE-E Konferenz abgestimmt.

7. Miejscowe uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji, a także wytycznych i umów międzynarodowych

7.1. Przepisy ruchu

7. Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen

7.1. Betriebsvorschriften

Lp. Nr Lfd. Nr.	Według Ril DB Hinweis auf Ril der DB	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmen abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Według instrukcji PKP PLK S.A. Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.
		(...)	(...)	
3.	Do 408.0202 rozdz. 1 oraz do 408.2202 rozdz. 1 Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn.1	**Polecenia i meldunki - określanie pociągów** W poleceniach i meldunkach pociągi określane są przy użyciu języka polskiego słowem „Pociąg" i numerem pociągu. W przypadku jazd pociągów po torze zamkniętym po słowie „Pociąg" dodaje się wyrazy „po torze zamkniętym".	**Aufträge und Meldungen - Bezeichnen der Züge:** 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
		(...)	(...)	
5.	-	**Dodatkowe informacje dotyczące pociągów przewożących towary niebezpieczne:** W przypadku kursowania pociągów z towarami niebezpiecznymi - w tym z TWR – przewoźnik po stronie polskiej, przed przekroczeniem granicy w kierunku Polski, przekazuje elektroniczny wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu dyspozytorom Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. w Poznaniu. W przypadku towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) obowiązuje przewoźnika po stronie polskiej zaplanowanie pociągów za pośrednictwem systemu SEPE lub poprzez zgłoszenie telefoniczne do dyspozytora ds planowania w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A.	**Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern:** Wenn Züge mit gefährlichen Gütern – darunter auch gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial nach RID 1.10.3 - verkehren, hat das auf polnischer Seite auftretende EVU noch vor dem Übergang auf das polnische Streckennetz die Wagenliste dem Disponenten der Außenstellen der Betriebsleitung Poznan der PKP PLK S.A. zu übermitteln. Bei gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial nach RID 1.10.3 gilt für das bei der PKP PLK S.A. auftretende EVU die Pflicht der Planung der Zugfahrt mit Hilfe des Systems SEPE – oder durch die telefonische Meldung beim Disponenten für Planung in der Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A.	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-
		(...)	(...)	
7.	Do 408.2301 rozdz. 1 Zu 408.2301 Abschn. 1	**Brak znajomości linii przez maszynistę** Prowadzenie pociągów przez maszynistę nieposiadającego znajomości odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym, jest zabronione.	**Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren** Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist auf der Grenzbetriebsstrecke nicht erlaubt.	Do Ir-1§ 16 ust. 3 Zu Ir-1 § 16 Abs.3

8.	Do 408.0321 408.2321 rozdział 2 Zu 408.0321zu 408.2321 Abschn. 2	**Zgłoszenie dyżurnemu ruchu gotowości pociągu** (1) Na stacjach na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym maszynista obowiązany jest zgłaszać dyżurnemu ruchu gotowość pociągu: - jeżeli odbyła się zmiana drużyny trakcyjnej, - jeżeli zmieniły się parametry pociągu określone w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, - jeżeli zostały wykonane oględziny techniczne, - jeżeli została wykonana próba hamulca. (2) Na stacji Tuplice zgłaszanie gotowości wykonuje się według postanowień Instrukcji Ir-1 § 14 ust.6. (3) Na stacji Forst (Lausitz) zgłoszenie, że pociąg jest przygotowany do jazdy, należy przekazywać zasadniczo z wykorzystaniem łączności radiowej GSM-R. (W tym celu należy przesłać zgłaszanie gotowości, wybierając numer telefonu 9990 10004 na terminalu GSM-R przy poprawnym zalogowaniu użytkownika w sieci GSM-R. Wiadomość zgłoszenia gotowości zostanie automatycznie przekazana do dyżurnego ruchu.) Dla pociągów w kierunku Tuplic dopuszczalne jest przekazanie zgłoszenia gotowości pociągu dyżurnemu ruchu przez pracownika przyjmującego KPP.	**Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist** (1) Auf den Bahnhöfen der Grenzbetriebsstrecke muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter melden, dass der Zug vorbereitet ist, wenn - ein Personalwechsel stattgefunden hat, - sich die Zugcharakteristik ändert (z.B. Änderung der Zuglänge, Mindestbremshundertstel oder Traktionsart), -wenn eine wagentechnische Untersuchung durchgeführt wurde, oder - -soweit erforderlich- eine Bremsprobe durchgeführt wurde. (2) Auf dem Bahnhof Tuplice ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, gemäß den Bestimmungen der polnischen Fahrdienstvorschrift Ir-1 § 14 (6) abzugeben. (3) Auf dem Bahnhof Forst (Lausitz) ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, grundsätzlich über Zugfunk GSM-R abzugeben. (Verfahren nach 481.0205 Abschn 7) Für Züge in Richtung Tuplice ist es zugelassen, dass diese Meldung auch durch einen zuständigen Mitarbeiter des übernehmenden EVU an den Fahrdienstleiter übermittelt wird.	Do Ir-1 § 14 zu Ir-1 § 14
9.	Do 408.0331 rozdz. 3 ust. 1 i 3 oraz do 408.2331 rozdz. 3 ust. 3 Zu 408.0331 Abschn. 3 Abs. 1 und 3 und zu 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3	**Czoło pociągu znajduje się za semaforem** 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 InfraGO AG, maszyniście należy wydać rozkaz pisemny.	**Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus** 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 InfraGO AG das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden, muss der Fahrdienstleiter die Zustimmung durch Befehl erteilen.	Do § 62 ust. 5 Zu § 62, Abs. 5

*

10.	Do 408.0411 oraz 408.2411 Zu 408.0411 und zu 408.2411	**Rozkazy pisemne** Dyżurni ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym wydają polecenia na przejazdy przez granicę za pomocą dwujęzycznych druków rozkazów pisemnych zgodnie z pkt. 10.1.	**Schriftliche Befehle** Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf den Grenzbetriebsstrecken erteilen Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten mit den Befehlsvordrucken gemäß Abschn. 10.1.		*
		Każdy dyżurny ruchu wydaje rozkazy zgodnie z własnymi przepisami i zasadami niniejszego MPG.	Jeder Fdl fertigt die Befehle nach seinem Regelwerk und nach den Regeln dieser ÖGV aus.	Do § 58 Zu § 58	*
		Rozkazy specjalne dotyczące ruchu granicznego w DB InfraGO AG to dwujęzyczne rozkazy d/pl, a w PKP PLK S.A. druki razkazów zgodne z TSI OPE.	Die „*besonderen Befehle für den Grenzverkehr*“ sind bei der DB InfraGO AG die zweisprachigen Befehle d/pl und bei der PKP PLK S.A. die Befehlsvordrucke gemäß TSI OPE.		*
		Dyżurni ruchu wydają specjalne rozkazy dotyczące ruchu granicznego zgodnie ze swoimi przepisami również, jeśli powód wydania rozkazu leży w obszarze prowadzenia ruchu drugiego zarządcy infrastruktury.	Die Fdl fertigen die besonderen Befehle für den Grenzverkehr auch nach ihren Richtlinien aus, wenn der Anlass für die Befehlsausfertigung im Bereich der Betriebsführung des anderen EIU liegt.		*
		Używanie specjalnych rozkazów dotyczące ruchu granicznego jest ograniczone do odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym.	Der Einsatz der besonderen Befehle für den Grenzverkehr ist auf die Grenzbetriebsstrecke beschränkt.		*
		Maszyniści przyjmują rozkazy zgodnie z zasadami obowiązującymi u danego zarządcy infrastruktury.	Die Triebfahrzeugführer nehmen die Befehle nach den Regeln des betriebsführenden EIU entgegen.		*
		Nazwy posterunków nie mogą być skracane przy wypełnieniu druku.	Namen von Betriebsstellen dürfen beim Ausfüllen nicht abgekürzt werden.		*
11.		**Dwujęzyczne druki rozkazów DB InfraGO AG**	**Zweisprachige Befehlsvordrucke der DB InfraGO AG**		*
	Zu 408.0411	Dyżurny ruchu DB InfraGO AG korzystają z dwujęzycznych druków rozkazów DB InfraGO AG.	Die Fdl der DB InfraGO AG verwenden die zweisprachigen Befehlsvordrucke der DB InfraGO AG.		*
		Formularz dla rozkazów G 1-9 d/pl (przy DB InfraGO AG: 302.2000V01) jest drukowany po obu stronach.	Der Vordruck Befehle 1-9 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V01).		*
	und zu 408.2411 Abschn. 2.8	Rozkazy G 1-9 znajdują się z przodu, a uzasadnienie dla rozkazów G 5 lub 6 z tyłu. Przyczyny 80 do 84 zostały dodane tylko dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym.	Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 1-9 d/pl. Auf der Rückseite befinden sich die Gründe zum Befehl 5 bzw. 6 d/pl. Zusätzlich wurden die Gründe 80 - 84 für den Grenzbetrieb aufgenommen.		*
		Formularz dla rozkazów G 21-95 (przy DB InfraGO AG: 302.2000V02) jest drukowany po obu stronach.	Der Vordruck Befehl 21-95 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V02).		*
		Z przodu znajdują się rozkazy G 21-95 d/pl, a z tyłu Załącznik językowy do polecenia 95.95 d/pl.	Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 21-95 d/pl. Auf der Rückseite befindet sich das Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95 d/pl.		*
		Druki rozkazów 1-9 d/pl oraz rozkazów 21-95 d/pl mogą być wypełnione tylko z jednej strony.	Die Vordrucke Befehle 1-9 d/pl und Befehle 21-95 d/pl dürfen nur einseitig beschrieben werden.		*
		Używanie wolnego tekstu nie jest zalecane. W celu uzyskania dodatkowych poleceń należy używać rozkazy 21-95.	Die Verwendung von Freitexten ist nicht vorgesehen. Für zusätzliche		*

			Anweisungen werden die Befehle 21 – 95 d/pl genutzt.		
		W rozkazie 95.95 uwzględniono dodatkowe dwujęzyczne sformułowania W1 - W14 dla ruchu granicznego.	Im Auftrag 95.95 wurden zusätzlich zweisprachige Wortlaute W1 – W14 für den Grenzbetrieb aufgenommen.		*
		Jeśli wyjątkowo konieczne jest użycie wolnego tekstu, musi być zaznaczone w rozkazie 95 w poleceniu 95.95, a wolny tekst musi być wprowadzony w dwóch językach.	Muss ausnahmsweise ein Freitext verwendet werden, ist im Befehl 95 der Auftrag 95.95 anzukreuzen und der Freitext zweisprachig einzutragen.		*
12.		**Rozkazy specjalne dotyczące ruchu granicznego PKP PLK S.A.**	**Der besonderen Befehle für den Grenzverkehr der PKP PLK S.A.**		*
		Informacja nie była jeszcze dostępna w momencie rozpoczęcia procedury konsultacji.	Die Angaben lagen zum Beginn des Stellungnahmeverfahrens noch nicht vor.		*
13.	Do 408.0411 rozdz. 2 oraz do 408.2411 rozdz. 2 Zu 408.0411 Abschn. 2 sowie zu 408.2411 Abschn. 2	**Przekazywanie rozkazów pisemnych** Dyżurny ruchu lub upoważniony przez niego pracownik doręcza sporządzony rozkaz drużynie pociągowej. Dyżurny ruchu stacji Forst (Lausitz) może również podyktować dwujęzyczne rozkazy za pomocą urządzeń radiołączności.	**Übermitteln von schriftlichen Befehlen** Der Fahrdienstleiter oder ein von Ihm beauftragter Mitarbeiter händigt den ausgefertigten Befehl dem Zugpersonal aus. Der Fahrdienstleiter Forst (Lausitz) darf zweisprachige Befehle auch über Zugfunk diktieren.	Do § 57 Zu § 57	*
					*
		(...)	(...)		*
15.	do 408.0431 rozdz. 2c) zu 408.0431 Abschnitt 2 c)	**Powiadomienie o danych rozkładu jazdy przez dyżurnego ruchu DB InfraGO AG** W DB InfraGO AG dyżurny ruchu może podawć dane o rozkładzie jazdy z dwujęzycznym rozkazem 95.95 wraz z załącznikiem językowym W 1.	**Bekanntgabe von Fahrplanangaben durch den Fdl der DB InfraGO AG** Fahrplanangaben bei der DB InfraGO AG dürfen durch den Fdl mit dem zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben werden.	Do Ir-1 § 51 ust. 1 pkt 1, Ir-11 § 28 Zu Ir-1 § 51 Abs. 1 pkt 1 Ir-11 § 28	*
					*
					*
					*
16.	Do 408.2341roz dział 2 Zu 408.2341 Abschn. 2	**Ograniczenie prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym** Przy doraźnych ograniczeniach prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należy powiadomić właściwą dyspozyturę. O ostrzeżeniach doraźnych należy informować drużyny pociągowe przy pomocy rozkazów pisemnych. Ograniczenia występujące po stronie niemieckiej podawane są w „La Bereich Ost", natomiast Ograniczenia stałe występujące po stronie polskiej podawane są w WOS dla Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze. Ograniczenia prędkości na odcinku PKP PLK S.A. mogą zostać ujęte w La- Ost - do czasu ujęcia ich w WOS.	**Geschwindigkeitseinschränkungen auf der Grenzbetriebsstrecke** Bei unvorhergesehenen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecken ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit Befehl zu unterrichten. Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf deutscher Seite der Grenzbetriebsstrecke auftreten sind in die La Bereich Ost aufzunehmen, und Längerfristige Geschwindigkeits-einschränkungen, welche auf polnischer Seite auftreten sind in den WOS Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze aufzunehmen. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. können - bis zur Aufnahme in den WOS- in die La aufgenommen werden.	Do § 59 oraz 62, ust. 6 zu § 59 und 62, Abs. 6	*
		(...)	(...)		

19.		**Powiadamianie pociągów przy prowadzeniu robót** Jeżeli na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. zostaną ustawione wskaźniki W 7, aby polecic maszynistom do podawania sygnałów „Baczność“ do ostrzegania pracowników, dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę o wystawienia wskaźników W 7. Dyżurny ruchu stacji Forst (Lausitz) udziela – po poleceniu przez dyżurnego ruchu stacji Tuplice – dwujęzycznego rozkazu 95.95 z załącznikiem językowym W 10.	**Unterrichtung der Züge bei der Ausführung von Arbeiten** Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. Signale W7 aufgestellt wurden, um den Triebfahrzeugführer zu beauftragen, Achtungssignale zu geben, um Arbeitende zu warnen, müssen die Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl über die Aufstellung des Signals W 7 unterrichtet werden. Der Fdl Forst (Lausitz) erteilt nach Beauftragung durch den Fdl Tuplice den zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt W 10.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 1 lit. c i do Ie- 1 (E 1) § 16 pkt 6c Zu Ir-1 § 57 Abs. 3 pkt 1Buchst. c und zu Ie-1 (E1) § 16 pkt 6c	* * * * * * *
		(...)	(...)		
21.	Do 408.0435 rozdz. 2 Zu 408.0435 Abschn. 2	**Przesyłki wyjątkowo ciężkie** Kiedy w telegramie zarządzającym jest podane, że przesyłka wyjątkowo ciężka poruszać się będzie z prędkością mniejszą niż podana w rozkładzie jazdy prędkość dopuszczalna składu pociągu, dyżurny ruchu DB InfraGO AG musi maszyniście wydać dwujęzyczny rozkaz 5 przyczyna 40.	**Schwerwagen** Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, müssen die Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG dem Triebfahrzeugführer einen zweisprachigen Befehl 5 Grund Nr. 40 erteilen.	Do Ir-1 § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 3 pkt 1 lit. d) Ir-10 § 21, 22, 23 Zu Ir-1 § 14 Abs. 10 und zu § 58 Abs. 3 Pkt.1d Ir-10 § 21, 22, 23	* * * *
22.	Do 408.2441 Zu 408.2441	**Szczególne uregulowania przy popychaniu** Popychanie pociągów przekraczających granicy jest zabronione	**Besondere Regeln für das Nachschieben** Grenzüberschreitende Züge dürfen nicht nachgeschoben werden.	Do Ir-1 § 66 ust. 6 Zu Ir-1 § 66 Abs. 6	* *
23.	Do 408.0445 oraz 408.2445 zu 408.0445 und zu 408.2445	**Pociągi pchane** Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.	**Geschobene Züge**: Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf den Grenzbetriebsstrecken außer Meß-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	Do Ir-1 § 67 ust. 1a Zu Ir-1 § 67 Abs. 1	
		(...)	(...)		
27.	Do 408.0411 rozdz. 5 408.2411 rozdz. 5 Zu 408.0411 Abschn 5 408.2411 Abschn 5	**Cofnięcie polecenia odjazdu lub przejazdu** 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 rozkaz 4.	**Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages** 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 4 zu erteilen.	Do Ir-1 § 47 Zu Ir-1 § 47	* *

		(...)	(...)	
40.	Do 408.0481 rozdz. 10 oraz do 408.2481 rozdz. 7 Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481Abschn. 7	**Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym** Na odcinkach eksploatowanych 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.	**Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten** Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf Grenzbetriebsstrecken 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
41.	Do 408,0481 rozdz. 11 i do 408.2481 oraz do 482.8602 Zu 408.0481 Abschn. 11 und zu 408.2481 sowie zu 482.8602	**Jazda po torze zamkniętym przez przejazdy kolejowo-drogowe** Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Forst (Lausitz) – Tuplice znajdują się dwa przejazdy kolejowo-drogowe nadzorowane przez dyżurnego ruchu Forst (L), które wyposażone są w półrogatki. Czujnik włączający z kierunku Tuplic znajduje się na terenie infrastruktury PKP PLK S.A. Postanowienia uzupełniające dla jazdy przez te przejazdy kolejowo-drogowe pociągami wyprawianymi na zasadach jazdy po torze zamkniętym oraz dla jazdy pociągowej podczas awarii urządzeń przejazdowych znajdują się w rozdziale 5.1.3. ust. (10).	**Befahren von Bahnübergängen mit Sperrfahrten** Auf der Grenzbetriebsstrecke Forst (Lausitz) – Tuplice befinden sich zwei vom Fahrdienstleiter Forst (Lausitz) fernüberwachte Bahnübergänge, die mit Halbschranken gesichert sind. Der Einschaltkontakt aus Richtung Tuplice liegt auf der Infrastruktur der PKP PLK S.A. Ergänzende Regeln für das Befahren dieser Bahnübergangssicherungs-anlagen, einschließlich des Verhaltens beim Ablassen von Sperrfahrten bzw. in Störungsfällen, befinden sich im Abschnitt 5.1.3. (10).	§ 55
42.	Do 408.0481 Zu 408.0481	**Jazda powrotna lub kontynuacja jazdy po torze zamkniętym** Jeśli podczas jazdy po torze zamkniętym pociąg jest zatrzymany na szlaku, wówczas maszynista musi, możliwie jak najszybciej, porozumieć się z dyżurnym ruchu, który wyprawił 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.	**Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt** 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
43.	Do 408.0481 Zu 408.0481	**Zakończenie jazdy po torze zamkniętym** Jeżeli jazda po torze zamkniętym kończy się na stacji, wówczas maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd pociągu w pełnym składzie.	**Sperrfahrt beenden** 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
		(...)	(...)	

46.	Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	**Pominięcie sygnału „Stój" bez zezwolenia** Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego porozumiewania się z dyżurnym ruchu w następujących sytuacjach: a) niedopuszczalne przejechanie obok semafora oraz innych sygnalizatorów wskazujących „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 (świetlna) – która pokazuje sygnał Ra 12; f) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy tarczy zaporowej (świetlna) – która pokazuje światło unieważniające; g) niedopuszczalne przejechanie obok miejsca z „Stój" z systemu ETCS; h) zmian do trybu „TR" w systemie ETCS; i) zmian do trybu „TR" w systemie ETCS wraz z komunikatem „wyposażenie szlakowe nie kompatybilne"; j) nagłe hamowanie w systemie ETCS poziom „0" w trybie "UN" przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający; k) nagłe hamowanie w systemie ETCS poziom „0" w trybie "UN" przy semaforze, który pokazuje światło unieważniające. Maszynista może kontynuować jazdę dopiero po otrzymaniu pisemnego rozkazu. Dyżurni ruchu DB InfragO AG używają do tego dwujęzyczny rozkaz 2 i wskazują w poleceniu x.95 na załącznik językowy W 11.	**Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen** Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den 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-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; d) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt; e) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt; f) PZB-Zwangsbremsung 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) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; k) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt. Die Weiterfahrt darf nur nach Erteilung eines Befehls erfolgen. Die Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG erteilen dafür den zweisprachigen Befehl 2, und verweisen im Feld x.95 auf das Wortlautbeiblatt W 11.	Do Ir-1 § 64 ust. 12 i ust. 14 Ir-1a § 7 ust. 6 Zu Ir-1 § 64, Abs. 12 und Abs. 14 Ir-1a § 7 Abs. 6	* * * * *
47.	Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	**Pominięcie sygnału „Stój" bez pozwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A.** Jeżeli na posterunkach ruchu PKP PLK S.A. pociąg bez pozwolenia minął semafor wskazujący sygnał „Stój" i zatrzymał się poza ukresem rozjazdu, maszynista musi natychmiast podać sygnał „Alarm".	**Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Halt Signal:** Ist der Triebfahrzeugführer auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. unzulässig an einem Halt zeigenden Signal und über das Grenzzeichen der folgenden Weiche hinausgefahren, muss er sofort das „Alarmsignal" geben.	Do Ir-1 § 64 ust. 13 Zu Ir-1 § 64 Abs. 13	
		(...)	(...)	

50.	Do 408.0551 rozdz. 1 Do 408.2691 rozdz. 6 Zu 408.0551 Abschn. 1 zu 408.2691 Abschn. 6	**Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu** Jeżeli stwierdzono nieprawidłowy sygnał czoła pociągu, należy zgłosić to dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do granicy państwa . Dyżurny ruchu zatrzymuje tam pociąg. Po zatrzymaniu pociągu, należy postępować według przepisów KPI.	**Spitzensignal nicht in Ordnung** Wenn festgestellt wird, dass das Spitzensignal nicht in Ordnung ist, ist dies dem Fahrdienstleiter der der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldesstelle zu melden. Der Fahrdienstleiter muss den Zug dort anhalten. Nach dem Anhalten des Zuges ist nach den Regeln des jeweiligen EIU zu verfahren.	Do Ir-1 § 77 ust. 1 Zu Ir-1 § 77 Abs. 1
		(...)	(...)	
52.		(uchylony)	Bleibt offen	*
53.	Do 408.0561 oraz 408.2561 rozdz. 2 ust. 2 Zu 408.0561 und 408.2561 Abschn. 2 Abs. 2	**Zmniejszone tarcie między kołami, a szyną** Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kolami a szyną, to musi on powiadomić kolejne pociągi jadące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym.	**Verminderter Reibwert** Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k
		(...)	(...)	*
		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.	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.	
		(...)	(...)	
55.	Do 408.0571 408.2571 zu 408.0571 408.2571	**Nieplanowe zatrzymanie pociągu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym (np. uszkodzenie pojazdu trakcyjnego)** (1) Jeżeli na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dojdzie do nieplanowego zatrzymania pociągu n.p. z powodu uszkodzonego pojazdu trakcyjnego, maszynista musi zawiadomić niezwłocznie dyżurnego ruchu i zażądać potrzebnej pomocy. (...) (3) Jeżeli pociąg po zatrzymaniu z nieprzewidzianego powodu może jechać dalej, maszynista jest zobowiązany zawiadomić dyżurnego ruchu o zamierzonej kontynuacji jazdy. (...) Maszynista może jechać dalej tylko za zgodą dyżurnego ruchu. (4)W przypadku, gdy nie można zawiadomić dyżurnego ruchu o możliwości	**Halt aus unvorhergesehenem Anlass (z.B. Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke)** (1) Wenn auf der Grenzbetriebsstrecke ein Zug aus unvorhergesehenem Anlass, z.B. wegen eines schadhaften Fahrzeuges, hält, hat der Triebfahrzeugführer unverzüglich den Fahrdienstleiter zu verständigen und Hilfe anzufordern. (...) (3) Wenn ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren kann, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen. (...) Der Triebfahrzeugführer darf nur weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter zugestimmt hat. (4) Kann die Verständigung nicht herbeigeführt werden, muss der	Do § 64, ust 17 zu § 64 (17)

		kontynuowania jazdy po nieplanowanym zatrzymaniu na szlaku, maszynista może prowadzić pociag na zasadach „jazdy na widoczność" do miejsca, gdzie można nawiązać łączność z dyżurnym ruchu. (5) W przypadku uszkodzenia pojazdu trakcyjnego, który nie jest zdolny do dalszej jazdy, dyżurny ruchu informuje właściwego dyspozytora o konieczności zadysponowania pojazdu trakcyjnego w celu zwolnienia szlaku granicznego. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu wraz z Betriebszentrale Berlin wspólnie ustalają, z której stacji oraz w którym kierunku należy wysłać pojazd zastępczy w celu zwolnienia szlaku granicznego.	Triebfahrzeugführer bis zur Stelle, wo die Verständigung herbeigeführt werden kann, auf Sicht fahren. (5) Ist das schadhafte Triebfahrzeug nicht fahrtüchtig, informiert der Fdl die zuständige Betriebsleitung über die Notwendigkeit der Stellung eines Ersatztriebfahrzeuges. Die Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym in Poznań entscheidet gemeinsam mit der Betriebsleitung Berlin, von welcher Seite ein Ersatztriebfahrzeug an den schadhaften Zug zu senden ist, und in welcher Richtung die Grenzbetriebstrecke zu räumen ist.	
56.	Do /zu 408.2351	**Zabezpieczanie pojazdów na szlaku** Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na szlaku odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym podane są w rozdziale 5.1.3.	**Sichern der Fahrzeuge auf der Strecke:** 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
57.	Do 408.0572 rozdz. 4-6 Zu 408.0572 Abschn 4-6 Do 408.2572roz dz. 2 zu 408.2572 Abschn. 2	**Pozwolenie, prędkość i warunki szczególne przy cofaniu pociągu** (...) Dla pociągów przekraczających granicę cofanie pociągu bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu jest zabronione. (...) 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.	**Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen:** (...) Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten. (...) Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann. 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden. Der Triebfahrzeugführer muss das Ende des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des zurückgesetzen Zuges dem Fahrdienstleiter melden.	Do Ir-1 § 70 ust. 1-5 Zu Ir-1 § 70 Abs. 1-5
58.	Do 408.0581roz dz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3	**Żądanie zatrzymania pociągu przy grożącym niebezpieczeństwie** Przy grożącym niebezpieczeństwie, któremu można zapobiec lub zmniejszyć jego skutki poprzez zatrzymanie pociągów, należy nadać sygnał alarmowy do zatrzymania wg postanowień zarządcy infrastruktury, którego infrastruktura jest eksploatowana.	**Nothaltauftrag geben bei drohender Gefahr** Bei drohender Gefahr, die durch Anhalten von Zügen abgewendet oder gemindert werden kann, ist der Nothaltauftrag nach den Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers zu geben, dessen Infrastruktur befahren wird.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69; i Ie-1 § 2 ust. 14 I § 15 Zu Ir-1 § 65 Abs. und § 69, und Ie- 1 § 2 Abs. 14 und § 15 Abs. 1 pkt 1 und 2
		(...)	(...)	

59.	Do 408.0581 rozdz. 3 oraz 408.2581 rozdz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3 und zu 408.2581 Abschn. 3	**Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC** Po odebraniu: - sygnału alarmowego A-1r i braku określenia przyczyn jego nadania przez dyżurnego ruchu – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, lub -„Kolejowego połączenia alarmowego REC" DB InfraGO AG maszynista musi natychmiast zmniejszyć prędkość pociągu do prędkości odpowiedniej do jazdy na widoczność, oraz jeśli nie następuje „polecenie zatrzymania alarmowego" , maszynista może jechać dalej na zasadach „jazdy na widoczność" do najbliższego posterunku ruchu nawet, jeżeli posterunek ten leży na obszarze prowadzenia ruchu sąsiedniego zarządcy infrastruktury, chyba że otrzymał od dyżurnego ruchu inne polecenie.	**Notruf / Alarmsignal** Nach dem Eingang: - eines Alarmsignals A1-r und der fehlenden Angabe des Grundes des Notsignals durch den Fdl muss der Tf nach dem Anhalten und der Feststellung, dass es keine sichtbare Fahrthindernisse gibt, oder - eines Notrufs der DB InfraGO 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 Ie-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 Ie-1 § 15 Abs. 1 pkt. 1 Buchst. d und pkt 2 Buchst. e und f
		(...)	(...)	
69.	Zu 408.0641 Abschn. 3 und zu 408.2671 Abschn. 2	**Postępowanie w przypadku uszkodzenia samoczynnego systemu przejazdowego przejazdów kolejowo-drogowych w km 22,9 i 23,3.** Jeśli maszynista pojazdu trakcyjnego zostanie powiadomiony rozkazem pisemnym o uszkodzeniu samoczynnego systemu przejazdowego przejazdu kolejowo-drogowego w km 22,9 lub 23,3 musi: - zatrzymać się przed przejazdem kolejowo-drogowym, także wtedy, gdy rogatki są opuszczone lub sygnalizacja drogowa świeci światłem czerwonym ciągłym lub migającym, Przejazd kolejowo-drogowy musi być technicznie zabezpieczony poprzez uruchomienie załączania pomocniczego – „Hilfseinschalttaste (HET)" znajdującego się przed przejazdem kolejowo-drogowym - patrząc od strony pociągu - za pomocą klucza DB 21, który maszynista musi mieć przy sobie.	**Maßnahmen beim Ausfall der technischen Bahnübergangssicherung am BÜ 22,9 bzw. 23,3:** Wenn der Triebfahrzeugführer durch einen schriftlichen Befehl verständigt wurde, dass bei dem Bahnübergang am km (DB) 22,9 oder (DB) 23,3 die technische Sicherung ausgefallen oder gestört ist, - ist vor dem Bahnübergang anzuhalten, auch wenn die Schrankenbäume gesenkt sind oder die Straßensignale rot blinken oder leuchten, - ist der Bahnübergang technisch zu sichern, in dem die - vom Zug aus gesehen - vor dem Bahnübergang befindliche HET mit dem mitzuführenden Schlüssel DB 21 bedient wird.	Zu § 57 Abs. 3
		Na przejazd kolejowo-drogowy maszynista może wjechać dopiero wtedy, gdy po obsłudze HET stwierdzone zostanie, że sygnalizacja drogowa miga lub świeci	Der Triebfahrzeugführer darf den Bahnübergang erst befahren, wenn nach dem Bedienen der HET festgestellt wurde, dass eines der	

		światłem czerwonym lub, że zostały opuszczone rogatki.	Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind.	
		Jeśli maszynista nie może włączyć urządzeń HET, to maszynista musi przed dalszą jazdą ostrzec użytkowników drogi sygnałem Zp1 („Baczność"). Wtedy maszynista może ruszyć z prędkością piechura. Gdy pierwszy pojazd znajdzie się w połowie szerokości drogi, należy jak najszybciej opuścić przejazd.	Kann die technische Sicherung nicht eingeschaltet werden, muss der Triebfahrzeugführer vor der Weiterfahrt die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 warnen. Danach darf der Triebfahrzeugführer mit Schrittgeschwindigkeit auf den Bahnübergang fahren. Wenn das erste Fahrzeug die Straßenmitte erreicht hat, muss er den Bahnübergang schnellstens räumen.	
		(...)	(...)	
72.	Do 408.2711 zu 408.2711	**Przekroczenie długości pociągów** Przekroczenie długości pociągu na stacji Forst (Lausitz) i Tuplice jest niedozwolone ponad użyteczną długość torów stacyjnych.	**Überschreiten der Länge von Zügen:** Eine Überschreitung der Zuglängen, die sich aus den vorliegenden nutzbaren Gleislängen für die Bahnhöfe Forst (Lausitz) beziehungsweise Tuplice ergeben, ist nicht zulässig.	Do § 19 ust. 5 Zu § 19 Abs. 5
73.	Do 408.48 Zu 408.48	**Postanowienia dotyczące jazd manewrowych na stacjach zmiany systemu** (1) Na stacji zmiany systemu DB InfraGO AG - Forst (Lausitz) - obowiązują reguły ujęte w instrukcji 408.48. (2) Na stacjach zmiany systemu PKP PLK S.A. – Tuplice - obowiązują postanowienia instrukcji Ir-1 oraz instrukcji Ir-9.	**Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten auf den Systemwechselbahnhöfen** (1) Auf den Systemwechselbahnhof Forst (Lausitz) der DB InfraGO AG gelten die Regeln der Ril 408.48. (2) Auf den Systemwechselbahnhof Tuplice der PKP PLK S.A. gelten die Regeln der Fahrdienstvorschrift Ir-1 und der Rangiervorschrift Ir-9.	Do Ir-1 oraz Ir-9 Zu Ir-1 sowie Ir-9
74.	Do 408.4831 rozdz. 2 Zu 408.4831 Abschn. 2	**Zabezpieczanie pojazdów kolejowych pozostawionych na postój:** Za zabezpieczenie pojazdów kolejowych na stacjach odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu stacji podane są w ust. 5.2.	**Festlegen von Fahrzeugen im Bahnhof:** Für das Sichern der Fahrzeuge in den Bahnhöfen sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Neigungen der Bahnhöfe sind im Abschnitt 5.2 angegeben.	Do Ir-1 § 63 ust. 28 i Ir 9 §14 Zu Ir-1 § 63 Abs. 28 und Ir 9 §14
		(...)	(...)	
76.	Do 408.4841 rozdz. 4 Zu 408.4841Abschn. 4	**Zgłoszenie zwolnienia toru szlakowego po zakończeniu manewrów** Maszynista (kierownik manewrów) musi zgłosić właściwemu dyżurnemu ruchu (nastawniczemu) ukończenie manewrów i powrót składu manewrowego w całości zgodnie z przepisami KPI prowadzącego ruch.	**Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden:** 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. Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania

7.2.1. Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę

7.2.1.1. Przełączenie urządzeń dla kierunku jazdy z Polski do Niemiec podczas postoju

(1) Dla przełączenia systemu SHP na system PZB wymagane jest zatrzymanie pojazdu trakcyjnego na stacji Tuplice. Postój w celu przełączenia urządzeń SHP na PZB należy ująć we wniosku przy składaniu zamówienia na trasę pociągu. W przypadku zaplanowego postoju handlowego, nie jest wymagany specjalny wniosek o zatrzymanie w celu przełączenia urządzeń SHP na PZB. Fakt przełączenia urządzeń SHP na PZB maszynista pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu następującymi słowami: „Tuplice, w pociągu nr …….. PZB zostało załączone”.
(...)
Podczas jazdy z aktywnym systemem PZB należy pamiętać, że rezonatory torowe SHP - zainstalowane na szlaku w km 385,000 oraz przed tarczą ostrzegawczą przejazdową dla przejazdu drogowo-kolejowego w Zasiekach - są stale aktywne przy częstotliwości 1000 Hz. W tym przypadku urządzenie pojazdowe PZB należy obsługiwać zgodnie z instrukcji DB 483.0101 rozdział 4 ustęp (3).
(2) W przypadku pociągów z postojem handlowym na przystanku Zasieki przejście z SHP na PZB odbywa się podczas postoju na przystanku w Zasiekach. Przewoźnik zapewnia, że żaden pojazd nie wjedzie bez systemu PZB do stacji Forst (Lausitz) wzgl. zapewnia podjęcie działań według ustaleń z instrukcji ruchu 408.2651 w przypadku nieskuteczności systemu PZB jeszcze przed stacją Forst (Lausitz).

7.2.1.2. Przełączenie urządzeń dla kierunku jazdy do Polski podczas postoju.

Punktem przełączenia urządzeń systemów zabezpieczających jazdy PZB na SHP jest pierwszy postój na terenie PKP PLK S.A. najpóźniej na stacji Tuplice.
Do przełączenia systemu PZB na SHP wymagane jest zatrzymanie pojazdu. Potrzebę zatrzymania pociągu w celu przełączenia urządzeń PZB/SHP musi zawnioskować KPP w rozkładzie jazdy.
Podczas jazdy z aktywnym systemem PZB należy pamiętać, że rezonatory torowe SHP - zainstalowane na szlaku w km 385,000, a także przed tarczą ostrzegawczą wjazdową ToS i przed semaforem wjazdowym S stacji Tuplice - są stale aktywne przy częstotliwości 1000 Hz.
W tym przypadku urządzenie pojazdowe PZB należy obsługiwać zgodnie z instrukcją DB 483.0101 rozdział 4 ustęp (3).

7.2. Betriebliche Vorgaben zur Transition

7.2.1. Transition der Zugsicherungssysteme

7.2.1.1. Stehende Transition in Richtung Deutschland

(1) Zur Umschaltung von SHP auf das PZB-System ist auf dem Bahnhof Tuplice ein Betriebshalt einzulegen, welcher vom EVU zu bestellen ist. Bei einem planmäßigen Verkehrshalt entfällt die besondere Beantragung eines Transitionshalts.
Nach erfolgter Umstellung der Zugsicherung von SHP auf PZB 90 meldet der Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter Tuplice mit dem Wortlaut „Tuplice, w pociągu nr …PZB zostało załączone“.

(…)
Bei der Fahrt mit wirksamer PZB ist zu beachten, dass die SHP-Magneten auf der freien Strecke am km 385,000 und vor dem Überwachungssignal Top des Bahnüberganges in Zasieki ständig mit 1000 Hz wirksam sind.
Die Bedienung der PZB-Fahrzeugeinrichtung, erfolgt in diesem Falle nach Ril 483.0101 Abschnitt 4 Abs (3).

(2) Bei Zügen mit Verkehrshalt am Hp Zasieki, wird die Transition von SHP auf PZB während des Verkehrshalts am Hp Zasieki durchgeführt. Die Meldung an den Fdl Tuplice entfällt. Das EVU stellt sicher, dass keine Fahrten ohne PZB in den Bahnhof Forst (Lausitz) einfahren, bzw. bei unwirksamer PZB - Maßnahmen gem. Ril 408.2651 Abschn.2 noch vor dem Bahnhof Forst (Lausitz) eingeleitet werden.

7.2.1.2. Stehende Transition in Richtung Polen.

Umschaltpunkt für die Zugbeeinflussungsanlagen von PZB auf SHP ist der erste Halt auf dem Gebiet der PKP PLK S.A. spätestens auf dem Bahnhof Tuplice. Dazu wird ein Betriebshalt eingelegt, der vom EVU zu beantragen ist.

Bei der Fahrt mit noch wirksamer PZB ist zu beachten, dass die SHP-Magneten auf der freien Strecke am km 385,000, sowie vor dem Einfahrvorsignal ToS und vor dem Einfahrsignal S des Bahnhof Tuplice ständig mit 1000 Hz wirksam sind.
Die Bedienung der PZB-Fahrzeugeinrichtung, erfolgt in diesem Falle nach Ril 483.0101 Abschnitt 4 Abs (3).

7.2.1.3. Wykonanie przełączenia za pomocą urządzeń technicznych infrastruktury

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Forst (Lausitz) - Tuplice nie jest wyposażony w żadne urządzenia techniczne umożliwiające dynamiczne przełączenie urządzeń oddziaływania. Jeśli będzie przewidziane zabudowanie technicznych urządzeń umożliwiających takie przełączenie wówczas wymagane są szczegółowe uzgodnienia pomiędzy DB InfraGO AG a PKP PLK S.A.

7.2.1.4. Wykonanie manualnego przełączenia podczas jazdy

Dla pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia pozwalające dokonać manualnego przełączenia podczas jazdy obowiązują następujące postanowienia:

Zatrzymanie pociągu na stacji Tuplice w celu przełączania nie jest wymagane.

Pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi z kierunku Polski do Niemiec muszą przełączyć urządzenia SHP na PZB na wysokości semaforów wyjazdowych stacji Tuplice w kierunku Forst (Lausitz), a przed osiągnięciem mostu granicznego.
Zatrzymanie pojazdów na stacji Tuplice nie jest wymagane.
Pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi z kierunku Niemiec do Polski muszą przełączyć urządzenia z PZB na SHP po minięciu mostu granicznego, a przed osiągnięciem semaforów wjazdowych stacji Tuplice.

7.2.1.5. Eksploatacja pojazdów trakcyjnych niewyposażonych w PZB

Do odwołania pojazdy prowadzące pociągi mogą kursować bez kontroli przez system ABP PZB 90 na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym w rozumieniu § 3a EBO.
W takim przypadku maksymalna dozwolona prędkość wynosi 50 km/h na odcinku zarządzania przez DB InfraGO AG.
Brak wyposażenia pojazdu w PZB i niższą prędkość maksymalną należy podać przy zamawianiu trasy pociągu.

7.2.2. Przełączanie radiołączności pociągowej

(1) Przełączenia urządzeń na niemiecką łączność pociągową GSM-R należy dokonać w odpowiednim czasie pomiędzy wskaźnikiem „GSM-R – D“ ustawionym w km 388,700, a granicą prowadzenia ruchu, tak aby maszynista był dostępny dla dyżurnego ruchu Forst (Lausitz) od granicy prowadzenia ruchu.

(2) Przełączanie urządzeń na polską łączność pociągową na kanał radiołączności R5 następuje przy wskaźniku W28.

7.2.1.3. Durchführung von durch die Infrastruktur technisch gestützten Transitionsverfahren

Auf der Grenzbetriebsstrecke Forst (Lausitz) - Tuplice sind durch die Infrastruktur technisch gestützte Komponenten für die fahrende/dynamische Transition nicht vorhanden. Soweit ein technisches Transitionsverfahren zum Einsatz vorgesehen ist, bedarf dies jeweils einer besonderen Definition und Vereinbarung zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A.

7.2.1.4. Durchführung einer manuellen Transition während der Fahrt

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

Ein Betriebshalt zum Zweck des Umschaltens in Tuplice ist nicht erforderlich.

Bei Triebfahrzeugen in Richtung Deutschland ist die Umschaltung von SHP auf das PZB 90-System in Höhe der Ausfahrsignale des Bahnhofs Tuplice in Richtung Forst (Lausitz) und vor Erreichen der Grenzbrücke vorzunehmen.
Bei Triebfahrzeugen aus Richtung Deutschland ist die Umschaltung von PZB 90 auf SHP-System nach Passieren der Grenzbrücke und vor Erreichen des Einfahrsignals des Bahnhofs Tuplice vorzunehmen.

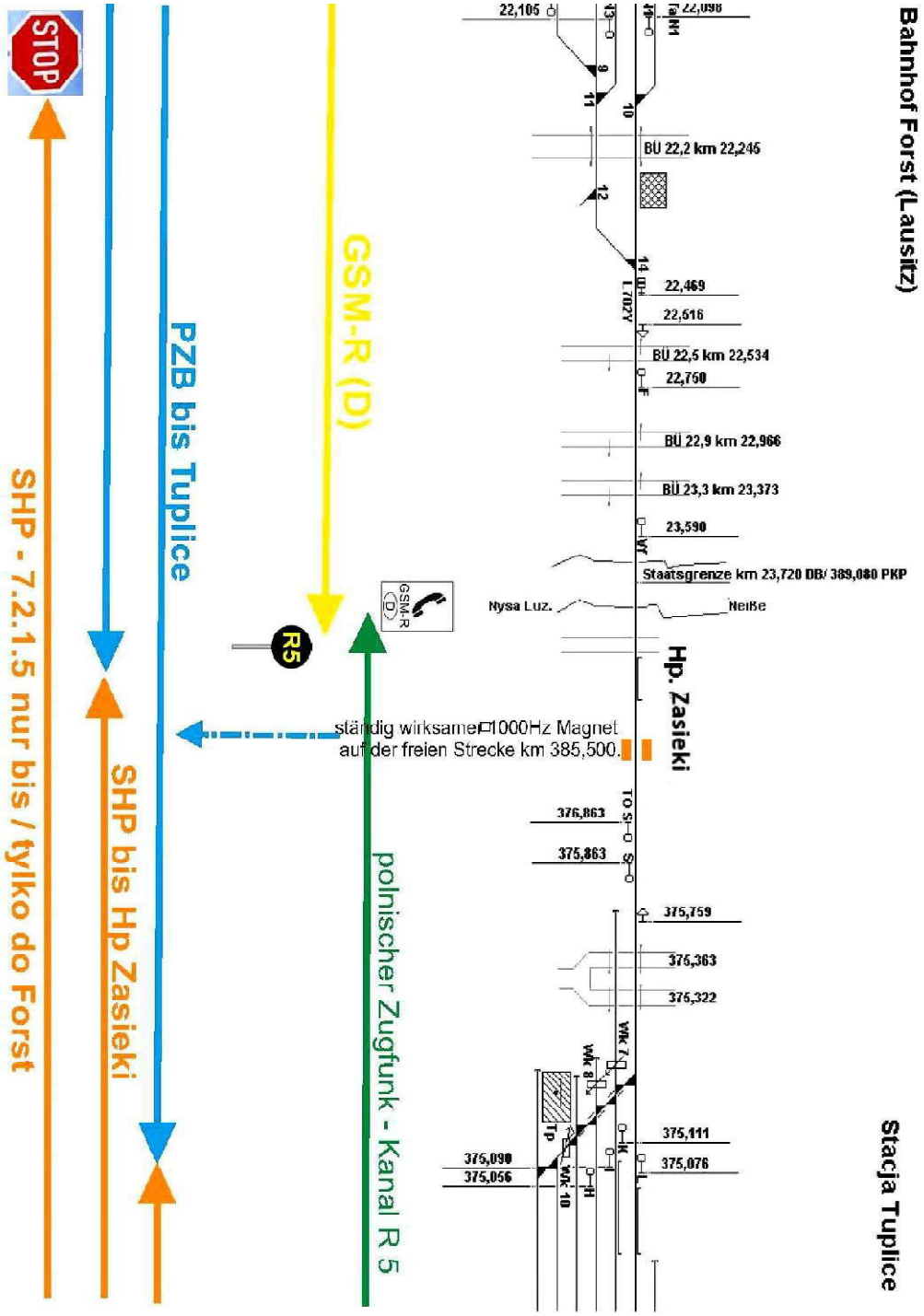
7.2.1.5. Einsatz von Triebfahrzeugen mit fehlender PZB-Ausrüstung

Bis auf weiteres dürfen führende Fahrzeuge von Zügen auf der Grenzbetriebsstrecke im Sinne von § 3a EBO auch ohne Zugbeeinflussung PZB 90 verkehren.
In diesem Fall beträgt im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.
Die fehlende Fahrzeugausrüstung und die niedrigere Höchstgeschwindigkeit sind bei der Trassenbestellung anzugeben.

7.2.2. Transition der Zugfunksysteme

(1) Die Umschaltung in das deutsche GSM-R-Netz ist zwischen der GSM-R Funknetztafel – aufgestellt in km 388,700 und der Betriebsführungsgrenze vorzunehmen, so dass der Tf für den Fdl Forst (Lausitz) ab der Betriebsführungsgrenze erreichbar ist.

(2) Die Umschaltung in das polnische analoge Zugfunknetz - auf den Zugfunkkanal R 5 - erfolgt an dem Signal W 28.


STOP
SHP - 7.2.1.5 nur bis / tylko do Forst
SHP bis Hp Zasieki
PZB bis Tuplice
GSM-R (D)
R5
GSM-R
ständig wirksamer 1000Hz Magnet
auf der freien Strecke km 385,500
polnischer Zugfunk - Kanal R 5
Bahnhof Forst (Lausitz)
Hp. Zasieki
Stacja Tuplice
22,105
BÜ 22,2 km 22,246
22,469
22,616
BÜ 22,5 km 22,534
22,750
BÜ 22,9 km 22,966
BÜ 23,3 km 23,373
23,590
Staatsgrenze km 23,720 DB/ 389,080 PKP
Nysa Luz.
Neiße
376,863
375,863
375,759
375,363
375,322
375,111
375,090
375,056
375,076

(...)

9. Postanowienia końcowe

9.1. Postanowienia ogólne

MPG zostały sporządzone w dwujęzycznej wersji, w języku niemieckim i polskim, przy czym oba teksty są tak samo ważne.
DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus i PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze otrzymują po jednym egzemplarzu Miejscowego Porozumienia Granicznego w języku polskim i niemieckim.
(...)

9.3. Nadanie mocy prawnej

Aktualizacja nr 1 do „Miejscowe porozumienie graniczne między DB InfraGO AG Region Ost, Betrieb Netz Cottbus i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Tuplice - Forst (Lausitz) wchodzi w życie dnia 14.12.2025 r.
Treść Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008 nie ma zastosowania na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym regulowanym niniejszym MPG.

Zielona Góra ……..2025 r.

za/für die
PKP PLK SA

9. Schlussbestimmungen

9.1. Allgemeine Regelungen

Die ÖGV wird in einer zweisprachigen Fassung in deutscher und polnischer Sprache ausgefertigt. Beide Texte sind gleichermaßen gültig.
Die DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus und die PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze erhalten je eine Ausfertigung der Vereinbarung in deutscher und in polnischer Sprache.

(…)

9.3. Inkraftsetzung

Die Aktualisierung Nr.1 der „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych Zielona Góra für die Grenzbetriebsstrecke Forst (Lausitz) - Tuplice tritt am 14.12.2025 in Kraft.
Die Regeln der allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖGV aufgeführten Grenzbetriebsstrecke nicht angewendet.

Cottbus,…… ……..2025

za/für die
DB InfraGO AG

10. Załączniki

10.1. Wzory druków i określenia uzupełniające

Dwujęzyczny rozkaz 1-9, dwujęzyczny krajowy rozkaz 21-95 (DB InfraGO AG) i załącznik językowy do rozkazu 95.95

- dwujęzyczne pisemne rozkazy 1-9 pl/d [Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V01)] publikowany na stronie internetowej DB InfraGO INB w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

https://www.dbinfrago.com/resource/blob/12596336/f1d9f5d92e8d0f33d7f00cbe50e05043/Ril-302-2000v01-NBN-2025-data.pdf

- dwujęzyczne krajowe rozkazy 21-95 (DB InfraGO AG) i załącznik językowy do rozkazu 95.95 [Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V02)] publikowany na stronie internetowej DB InfraGO w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

https://www.dbinfrago.com/resource/blob/12596346/04e83b2dff87fe0644c3d8491fec7054/Ril-302-2000v02-NBN-2025-data.pdf

10. Anhänge

10.1. Vordrucke und ergänzende Bestimmungen

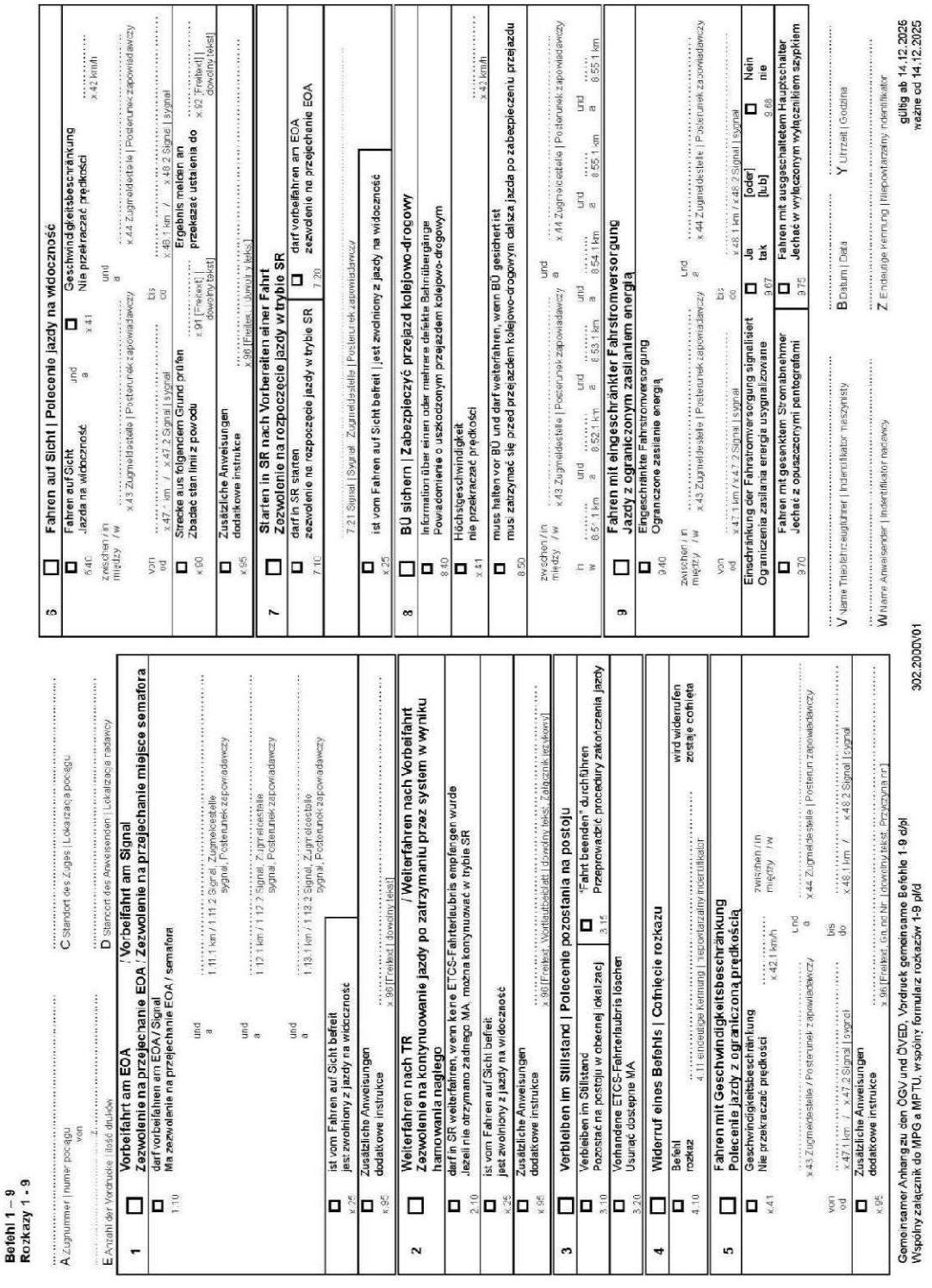
Zweisprachiger Befehl 1-9, Zweisprachiger nationaler Befehl 21-95 (DB InfraGO AG) und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 *

- zweisprachige schriftliche Befehle 1-9 d/pl [Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V01)] veröffentlicht in den INB bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter *

- zweisprachige nationale Befehle 21-95 (DB InfraGO AG) und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 [Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V02)] veröffentlicht in den INB bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter *

10.1.1. Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d (strona przednia)

10.1.1. Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl (Vorderseite)



Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d (strona tylna = przyczyny dla rozkazu 5 i 6)

Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl (Rückseite = Gründe für Bef. 5 und 6)

Gründe zum Befehl 5 und 6
Przyczyny do rozkazu nr 5 i 6

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
10	Gleis kann besetzt sein Tor może być zajęty	auf Sicht na widoczność
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis Ludzie na torze / dzieci w pobliżu toru	auf Sicht na widoczność
12	Fahrzeuge im Gleis Pojazdy na torze.	auf Sicht na widoczność
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Po torze zamkniętym znajduje się kilka pociągów	auf Sicht na widoczność
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der DB InfraGO AG Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze DB InfraGO AG	30 km/h
15	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 kozłem oporowym	20 km/h
16	Kein Durchrutschweg Brak drogi ochronnej za semaforem	30 km/h
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit Jazda w okresie nieczynnego posterunku ruchu.	50 km/h
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren Pociąg pasażerski musi wyjątkowo przejeżdżać przez tory towarowe	40 km/h
19	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert Przejazd kol.-drogą niedostatecznie zabezpieczone	20 km/h
20	Spurrillen nicht von Eis und Schnee befreit Rowki szyn nieoczyszczone ze śniegu i lodu	30 km/h
21	Reisendenübergang nicht gesichert Przejście dla podróżnych niezabezpieczone	6 km/h
22	Bauarbeiten Roboty	)*
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis Miejsce nieprzejezdne na zamkniętym torze	auf Sicht na widoczność
24	Zustand nach Bauarbeiten Stan po robotach	)*
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt Niezawiadomienia kierownika robót	auf Sicht na widoczność
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La oder WOS Niższa prędkość w stosunku do WOS lub La	)*
27	Beschädigte im gesperrten Gleis Pracownicy na zamkniętym torze	20 km/h und auf Sicht 20 km/h i na widoczność
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau Podejrzenie uszkodzenia nawierzchni	25 km/h und auf Sicht 25 km/h i na widoczność
29	Mängel am Oberbau Zły stan nawierzchni	)*
30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) Podejrzenie uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
31	Verdacht auf Umweltschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) Podejrzenie uszkodzeń na skutek złych warunków atmosferycznych (usuwisko, wywroty itp.)	auf Sicht na widoczność
32		
33	PZB-Streckeneinrichtungen gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung) Torowe urządzenie PZB uszkodzone (nie ma zastosowania przy pociągach prowadzonych na wskazań kabinowych)	50 km/h
34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od zwrotnic	50 km/h

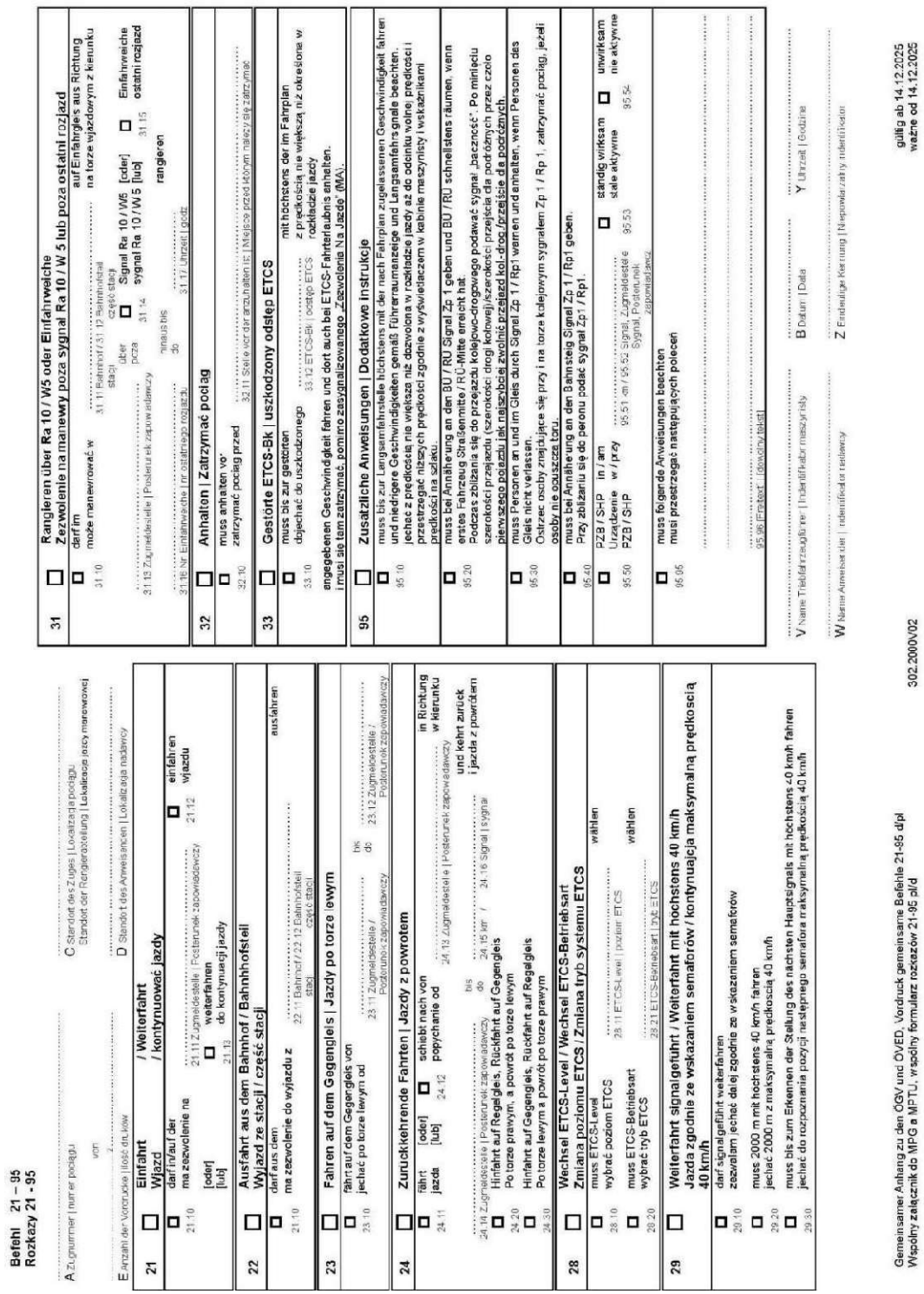
Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
35	Weiche mit HV 73 ohne Spitzenverschluss gesichert Zwrotnica zabezpieczona zamkiem HV 73 bez blokady	5 km/h
36		
37	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Ostrzeżenie podróżnych na peronie jest niemożliwe	)*
38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Brak informacji o zmianie peronu	auf Sicht na widoczność
39	Engstelle für LL-Sendungen Miejsce zwężone dla przesyłek z przekroczoną skrajnią	10 km/h
40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen Ograniczona nośność budowli inżynierskich dla przesyłek nadzwyczajnych	)*
41	Spitzensignal unvollständig Sygnały czoła pociągu są niekompletny	40 km/h
42	Verdrahmung Ostrzeżenie przed silnymi wiatrami	60 km/h
43	Schwungfahrabschnitt Jazda pociągu odbywa się z opuszczonym pantografem lub bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci trakcyjnej	140 km/h
	Besonderheiten auf Grenzbetriebsstrecken **Przypadki szczególne na odcinku eksploatowania w ruchu granicznym**	
80	abgesenkte Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nakaz zmniejszenia dopuszczalnej maksymalnej prędkości	)*
81	fehlende Bremshundertstel Brak wymaganego procentu masy hamującej	)*
82	Bauart der Fahrzeuge Typ pojazdów	)*
83	fährt ab dem Hauptsignal im anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Hauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt Zmniejszona prędkość w obrębie zwrotnicowym za semaforem, jeżeli semafor zezwala na jazdę z ograniczoną prędkością.	)*
84	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der PKP PLK S.A. Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze PKP PLK S.A.	20 km/h)*
	)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben	
	)* = Różne wskazania dotyczące prędkości	
	Übersetzungshilfe:	**Tłumaczenie:**
	Signal Hauptsignal	Sygnał Semafor
	Weiche	rojazd
	Gleis	tor
	Regelgleis	po torze prawym
	Gegengleis	po torze lewy

302.2000.01

gültig ab 14.12.2025
ważne od 14.12.2025

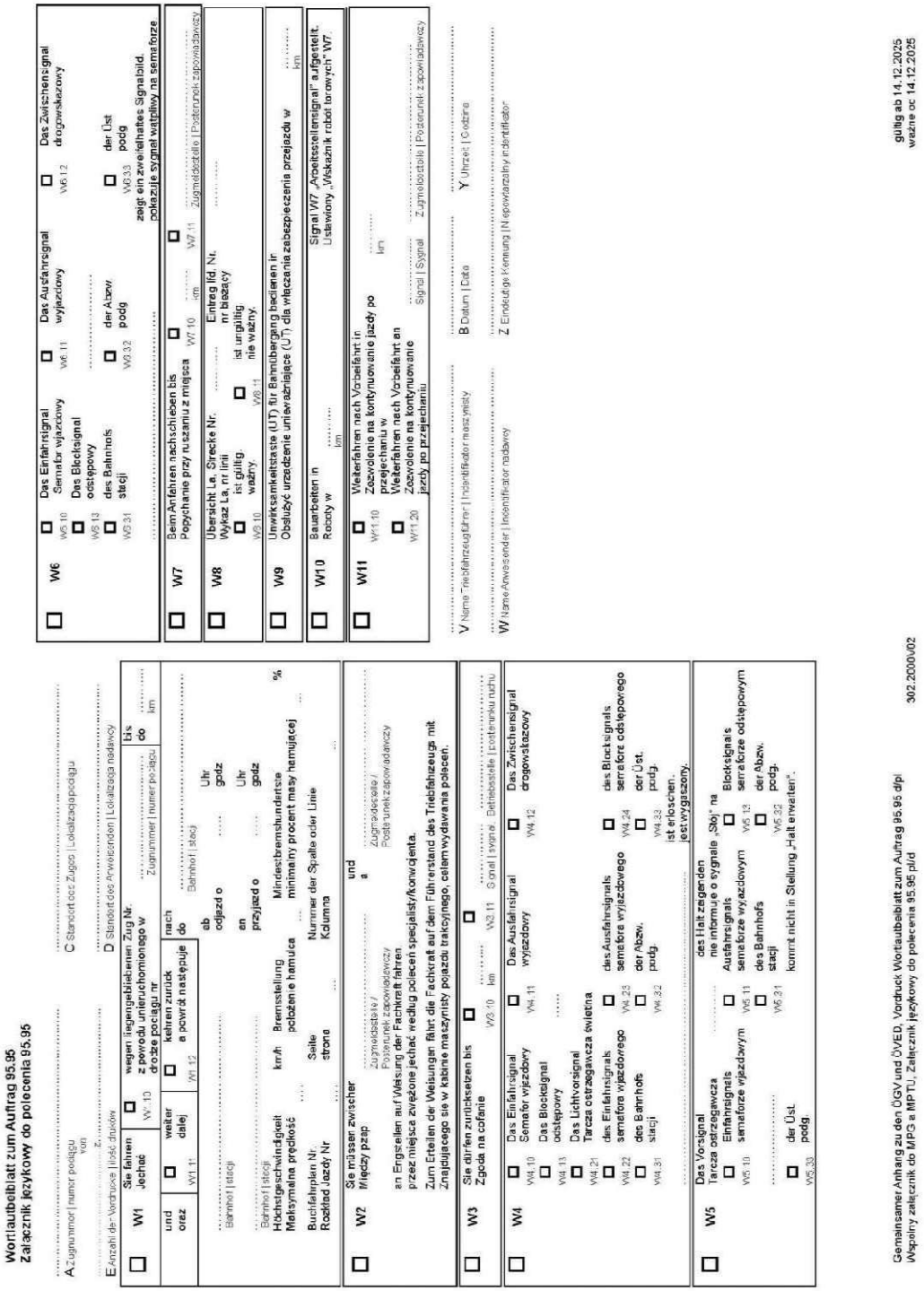
10.1.2. Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d (strona przednia)

10.1.2. Zweisprachige nationale Befehle 21 – 95 d/pl (Vorderseite)



Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d (strona tylna)

Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 d/pl (Rückseite)



(...)

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Örtliche Grenzvereinbarung haben:

DB InfraGO AG
Region Südost
Netz Dresden
Schweizer Straße 3 b
01069 Dresden

und

PKP Polskie Linie Kolejowe SA
Zakład Linii Kolejowych
we Wrocławiu
ul. Joannitów 13
50-525 Wrocław

2 Örtliche Grenzvereinbarung; Auszug für EVU

siehe folgende Seiten

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

DB InfraGO

Ril 302.2207Z01

Uregulowania w zakresie prowadzenia ruchu przez granicę państwową,

Miejscowe porozumienie graniczne

(zwane dalej MPG)

zawarte pomiędzy

DB InfraGO AG
Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost
oraz
Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost

oraz

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
(PKP PLK S.A.)
Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu

(zwanymi dalej stronami)

dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

Węgliniec - Horka Gbf

Obowiązuje od 15.12.2024

Aktualizacja nr 1

Obowiązuje od 14.12.2025

Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze,

Örtliche Grenzvereinbarung

(nachfolgend ÖGV genannt)

zwischen der

DB InfraGO AG
Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost
sowie
Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost

und der

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

(nachfolgend auch Vertragspartner genannt)

für die Grenzbetriebsstrecke

Horka Gbf – Węgliniec

Gültig ab 15.12.2024

Aktualisierung Nr. 1

Gültig ab 14.12.2025

Strony porozumienia

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
we Wrocławiu
ul. Joannitów 13
50-525 Wrocław
POLSKA

DB InfraGO AG
Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost
sowie
Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost
Brandenburger Str. 1
04103 Leipzig
NIEMCY

Osoba kierująca komórką organizacyjną

wersja polskojęzyczna

	Paweł Strzemżalski
E-Mail	pawel.strzemzalski@plk-sa.pl
Telefon	+48 71 717 4315

wersja niemieckojęzyczna

	Lutz Böhler
E-Mail	Lutz.Boehler@deutschebahn.com
Telefon	+49 1523 2190896

Autor

wersja polskojęzyczna

	Łukasz Wojnarowicz
E-Mail	lukasz.wojnarowicz@plk-sa.pl
Telefon	+48 600084680

wersja niemieckojęzyczna

	Marvin Christ
E-Mail	marvin.christ@deutschebahn.com
Telefon	+49 1523 7561562

Vertragspartner

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
we Wrocławiu
ul. Joannitów 13
50-525 Wrocław
POLEN

DB InfraGO AG
Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost
sowie
Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost
Brandenburger Str. 1
04103 Leipzig
DEUTSCHLAND

Örtlich zuständige Geschäftsführung

polnischsprachige Ausgabe

	Paweł Strzemżalski
E-Mail	pawel.strzemzalski@plk-sa.pl
Telefon	+48 71 717 4315

deutschsprachige Ausgabe

	Lutz Böhler	*
E-Mail	Lutz.Boehler@deutschebahn.com	*
Telefon	+49 1523 2190896	*

Fachautor

polnischsprachige Ausgabe

	Łukasz Wojnarowicz
E-Mail	lukasz.wojnarowicz@plk-sa.pl
Telefon	+48 600084680

deutschsprachige Ausgabe

	Marvin Christ
E-Mail	marvin.christ@deutschebahn.com
Telefon	+49 1523 7561562

Użytkownicy	**Zielgruppe (Anwender)**
(…)	(…)
Należy udostępnić MPG Węgliniec – Horka Gbf	Die ÖGV Horka Gbf - Węgliniec ist zugänglich zu machen den:
- pracownikom, wykonującym zadania w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego,	- Mitarbeitern, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- pracownikom, wykonującym prace utrzymaniowe,	- Mitarbeitern, die Instandhaltung durchführen,
- pracownikom sporządzającym, uregulowania miejscowe, rozkłady jazdy, plany zabezpieczeń, regulaminy tymczasowe prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót,	- Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne, Sicherungspläne oder Betriebliche Weisung zur Durchführung der Bauarbeiten aufstellen,
- pracownikom planowania, kierowania lub nadzoru w ruchu kolejowym i dziale utrzymania,	- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und im Bereich der Instandhaltung,
- instruktorom ruchu kolejowego szkolącym pracowników,	- Ausbildern im Bahnbetrieb,
(…)	(…)

Dotyczy tylko PKP PLK S.A.:	Nur PKP PLK S.A.:
Copyright © 2016 by PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu Wszelkie prawa do powielania i rozpowszechniania zastrzeżone.	Copyright © 2016 by PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu Alle Rechte der Verbreitung und Wiedergabe vorbehalten.
Dotyczy tylko DB InfraGO AG:	Nur DB InfraGO AG:
Niniejsze regulacje wewnętrzne są chronione prawem autorskim. DB InfraGO AG posiada wyłączne i nieograniczone prawo do korzystania z nich. Wszelkie formy kopiowania w celu przekazywania podmiotom trzecim wymagają zgody DB InfraGO AG.	Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Der DB InfraGO AG steht an diesem Regelwerk das ausschließliche und unbeschränkte Nutzungsrecht zu. Jegliche Formen der Vervielfältigung zum Zwecke der Weitergabe an Dritte bedürfen der Zustimmung der DB InfraGO AG.
Jeżeli w tych PRG, MPG stosowane są językowo uproszczone określenia np. „pracownik”, „dyżurny ruchu”, „maszynista”, „konduktor” odnoszą się one w równym stopniu do wszystkich osób.	Sofern in dieser ÖGV sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter“, „Fahrdienstleiter“, „Triebfahrzeugführer“, „Zugbegleiter“ verwendet werden, beziehen sich diese auf alle Personen in gleicher Weise.

			Seite strona
	Spis treści	**Inhaltsverzeichnis**	
	Wykaz skrótów	**Abkürzungsverzeichnis**	
	Wykaz zmian	**Nachweis der Aktualisierungen**	
1	**Treść**	**Inhalt**	
1.1	Podstawa prawna i postanowienia ogólne	Rechtsgrundlage und allgemeine Bestimmungen	
1.2	Zakres obowiązywania	Geltungsbereich	
1.3	Określenie pojęć	Begriffsbestimmungen	
	Załącznik 1 do rozdziału 1 Schemat z określeniem pojęć	**Anlage 1 zu Abschnitt 1** Skizze zu Begriffsbestimmungen	
(...)	(...)	(…)	
3	**Dane dotyczące parametrów infrastruktury i rozkłady jazdy pociągów**	**Infrastrukturdaten und Fahrpläne**	
(...)	(...)	(…)	
3.2	Kryteria stosowania zamówienia tras transgranicznych	Grenzüberschreitende Trassenanmeldungskriterien	
3.2.1	Specyfikacja korzystania ze stacji zmianu systemu Horka Gbf	Nutzungsvorgaben des Systemwechselbahnhofs Horka Gbf	
3.2.2	Rozkład jazdy	Fahrplan	
3.2.3	Numery pociągów	Zugnummer	
3.2.4	Wniosek o przydzielenie trasy	Trassenanmeldung	
3.2.5	Koordynacja rozkładów jazdy między zarządzami infrastruktury	Fahrplantechnische Abstimmungen der EIU	
(...)	(...)	(…)	
3.4	Sieciowy (roczny) rozkład jazdy	Netzfahrplan	
(...)	(...)	(…)	
3.7	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych	Außergewöhnliche Sendungen	
(...)	(...)	(…)	
5	**Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym**	**Grenzbetriebsstrecke**	
5.1	Godziny otwarcia odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Streckenöffnungszeiten der Grenzbetriebsstrecke	
5.2	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke	
(...)	(...)	(…)	
6	**Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej**	**Angaben zum Netzzugang**	
6.1	Dokumenty, druki i informacje, które muszą znajdować się w kabinach	Dokumente, Vordrucke und Informationen, welche sich auf dem Führerstand befinden müssen	
6.2	Wymogi dotyczące taboru kolejowego	Anforderungen an Fahrzeuge	
6.2.1	Wymagania w zakresie wyposażenia pojazdów do systemów punktowego oddziaływania	Vorgaben der Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen	
6.2.2	Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności	Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk	

6.3	Wymagania dotyczące pracowników przewoźnika	Anforderungen an das Personal des EVU
6.3.1	Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI	Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU
6.3.2	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG
6.3.3	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.
7	**Przepisy ruchu**	**Regeln für den Betrieb**
7.1	Miejscowe uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S. A. i DB InfraGO AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB InfraGO AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen
7.2	Uregulowania podczas zmiany systemu bezpieczeństwa za pomocą balis Class B podczas jazdy	Regeln für die Transition bei Umschaltung der Zugbeeinflussung fahrend mit Class B-Balisen
7.3	Uregulowania sposobu zmiany systemu zmiana systemu bezpieczeństwa podczas postoju technicznego pociągu	Regeln für die Transition bei Umschaltung der Zugbeeinflussung im Stand
7.4	Przełączanie radiołączności pociągowej podczas postoju	Regeln für die Umschaltung des Zugfunks im Stand
(...)	(...)	(…)
8	**Utrzymanie obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej**	**Instandhaltung von Anlagen der Eisenbahninfrastruktur**
(...)	(...)	(…)
8.4	Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej	Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion
(...)	(...)	(…)
9	**Postanowienia końcowe**	**Schlussbestimmungen**
9.1	Postanowienia ogólne	Allgemeine Regelungen
9.2	Nadanie mocy prawnej	Inkraftsetzung
10	**Dodatki**	**Anhänge**
10.1	**Dwujęzyczny rozkaz 1-9, dwujęzyczny rozkaz 21-95 i załącznik językowy do rozkazu 95.95**	**Zweisprachiger Befehl 1-9, Zweisprachiger Befehl 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95**
10.1.1	**Rozkazy 1-9 pl/d (strona przednia)**	**Befehle 1-9 d/pl (Vorderseite)**
	Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d (strona tylna = przyczyny dla rozkazu 5 i 6)	**Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl (Rückseite = Gründe für Bef. 5 und 6)**
10.1.2	**Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d (strona przednia)**	**Zweisprachige Befehle 21 – 95 d/pl (Vorderseite)**
10.1.3	**Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d (strona tylna)**	**Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 d/pl (Rückseite)**
(...)	(...)	(…)

Wykaz skrótów

Wykaz skrótów stosowanych w tekście polskim.

Abkürzungsverzeichnis

Diese Abkürzungen werden im polnischsprachigen Text verwendet.

Bza	Niemiecki skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej
dSAT	Detekcja stanów awaryjnych taboru
ERTMS/ ETCS	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym / Europejski System Sterowania Pociągiem (**E**uropean **T**rain **C**ontrol **S**ystem)
EVC	European Vital Computer (ETCS-Komputer pokładowy)
GSM-R	Globalny system kolejowej radiokomunikacji ruchomej
INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen (Regulamin sieci) DB InfraGO AG
IRJ	Indywidualny rozkład jazdy
KPI	Kolejowe Przedsiębiorstwo Infrastruktury
KPP	Przewoźnik Kolejowy
kV	Kilowolt
La	wykaz tymczasowych ograniczeń prędkości i innych szczegółów
MPG	Miejscowe Porozumienie Graniczne
PKP	Polskie Koleje Państwowe
PLK	Polskie Linie Kolejowe
PNZ	Polski skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej
Podg	Posterunek odgałęźny
PZB	Punktowe urządzenia oddziaływania na pociąg
S.A.	Spółka Akcyjna
SHP	Punktowe urządzenia oddziaływania na pociąg
srk	Sterowanie ruchem kolejowym
STM	Specific Transmission Module (Specyficzny Moduł Transmisyjny)
Sz	Sygnał zastępczy
TWR	Towary Wysokiego Ryzyka
WOS	Wykaz Ostrzeżeń Stałych

Wykaz skrótów

Wykaz skrótów stosowanychw tekście niemieckim.

Abkürzungsverzeichnis

Diese Abkürzungen werden im deutschsprachigen Text verwendet.

Abzw	Abzweigstelle
AG	Aktiengesellschaft
Bf	Bahnhof
BÜ	Bahnübergang
Bza	Deutsche Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr (Betriebliche Zusatzanweisung)
DB	Deutsche Bahn
dSAT	Detekcja stanów awaryjnych taboru (Ortung von Störungszuständen der Fahrzeuge)
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERTMS/ ETCS	European Rail Traffic Management System (System für das Management und die Steuerung des Eisenbahnverkehrs) / European Train Control System (Zugbeeinflussungssystem)
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EVC	European Vital Computer (ETCS-Bordcomputer)
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
Gbf	Güterbahnhof
GSM-R	Global System for Mobile Communications - Railway
Hz	Hertz
INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG
kV	Kilovolt
La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und andere Besonderheiten
Lü	Lademaßüberschreitung
ÖGV	Örtliche Grenzvereinbarung
PKP	Polskie Koleje Państwowe (Polnische Staatsbahnen)
PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe (Polnische Bahnlinien)
PNZ	Polnische Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr
PZB	Punkförmige Zugbeeinflussung
Ril	Richtlinie
S.A.	Spółka Akcyjna (Aktiengesellschaft)
SHP	samoczynne hamowanie pociągu = Selbsttätige Zugbremsung
STM	Specific Transmission Module (länderspezifisches Übertragungsmodul des Class B-Systems)
TEN	Trans-European Networks (Transeuropäische Netze)
Tf	Triebfahrzeugführer
Tfz	Triebfahrzeug
UIC	Union internationale des chemins de fer (Internationaler Eisenbahnverband)
Üst	Überleitstelle
WOS	Wykaz ostrzeżeń stałych (Verzeichnis ständiger Vorsichtsstellen)

Zmiany i uzupełnienia		Nachweis der Aktualisierungen		
Lp.	**Dotyczy**	**Obowiązuje od**	**Poprawka wprowadzona**	
			dnia	**przez**
Lfd Nr.	**Kurzer Inhalt**	**Gültig ab**	**Berichtigung eingearbeitet**	
			am	**durch**
1	Umsetzung der europäischen Befehle nach der DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1693 DER KOMMISSION vom 10. August 2023 Wdrożenie europejskich rozkazów ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/1693 z dnia 10 sierpnia 2023 r. Tages-La ETCS Knappenrode- Horka Gbf GSM-R (PL)	14.12.2025		

1 Treść

1.1 Podstawa prawna i 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, MPG może dopuszczać odstępstwa oraz uzupełnienia na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym.

(...)

Również w niniejszym MPG KPI uzgadniają sposoby postępowania w celu planowania i realizacji ruchu kolejowego na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym.

1.2 Zakres obowiązywania

(1) Niniejsze MPG obowiązuje dla prowadzenia ruchu kolejowego na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Horka Gbf - Węgliniec oraz dla przejścia infrastruktury kolejowej pomiędzy PKP PLK S.A. i DB InfraGO AG.

Niniejsze MPG obowiązuje pracowników Zarządców Infrastruktury (KPI) PKP PLK S.A. i DB InfraGO AG, jak również pracowników Kolejowych Przedsiębiorstw Przewozowych (KPP), na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Horka Gbf - Węgliniec i realizujących transgraniczne przewozy kolejowe.

1.3 Określenie pojęć

W niniejszym MPG, użyto określeń o następującym znaczeniu dotyczących kolejowego ruchu granicznego:

Stacja zmiany systemu

Wyznaczone przez Umawiające się Strony stacje dla realizacji przekraczającej granicę państwową komunikacji kolejowej o znaczeniu międzynarodowym, regionalnym lub lokalnym, na których lub pomiędzy występuje zmiana jednego z systemów: prawnego, eksploatacyjnego lub technicznego.

Stacjami zmiany systemu są dla PKP PLK S.A. stacja Węgliniec a dla DB InfraGO AG stacja Horka Gbf.

1 Inhalt

1.1 Rechtsgrundlage und allgemeine Bestimmungen

(…)

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

Darauf aufbauend kann die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecken Abweichungen und Ergänzungen zulassen.

(…)

Weiterhin vereinbaren die EIU in der ÖGV die Abläufe zur Planung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf der Grenzbetriebsstrecke.

1.2 Geltungsbereich

(1) Diese ÖGV gilt für die Durchführung des Eisenbahnbetriebs und den Übergang der Eisenbahninfrastruktur zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. auf der Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węgliniec.

Die ÖGV ist verbindlich für die Mitarbeiter der EIU der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. sowie für die Mitarbeiter der EVU, die am Eisenbahngrenzbetrieb auf der Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węgliniec beteiligt sind und grenzüberschreitende Zugfahrten durchführen.

1.3 Begriffsbestimmungen

In dieser ÖGV werden Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

Systemwechselbahnhof

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

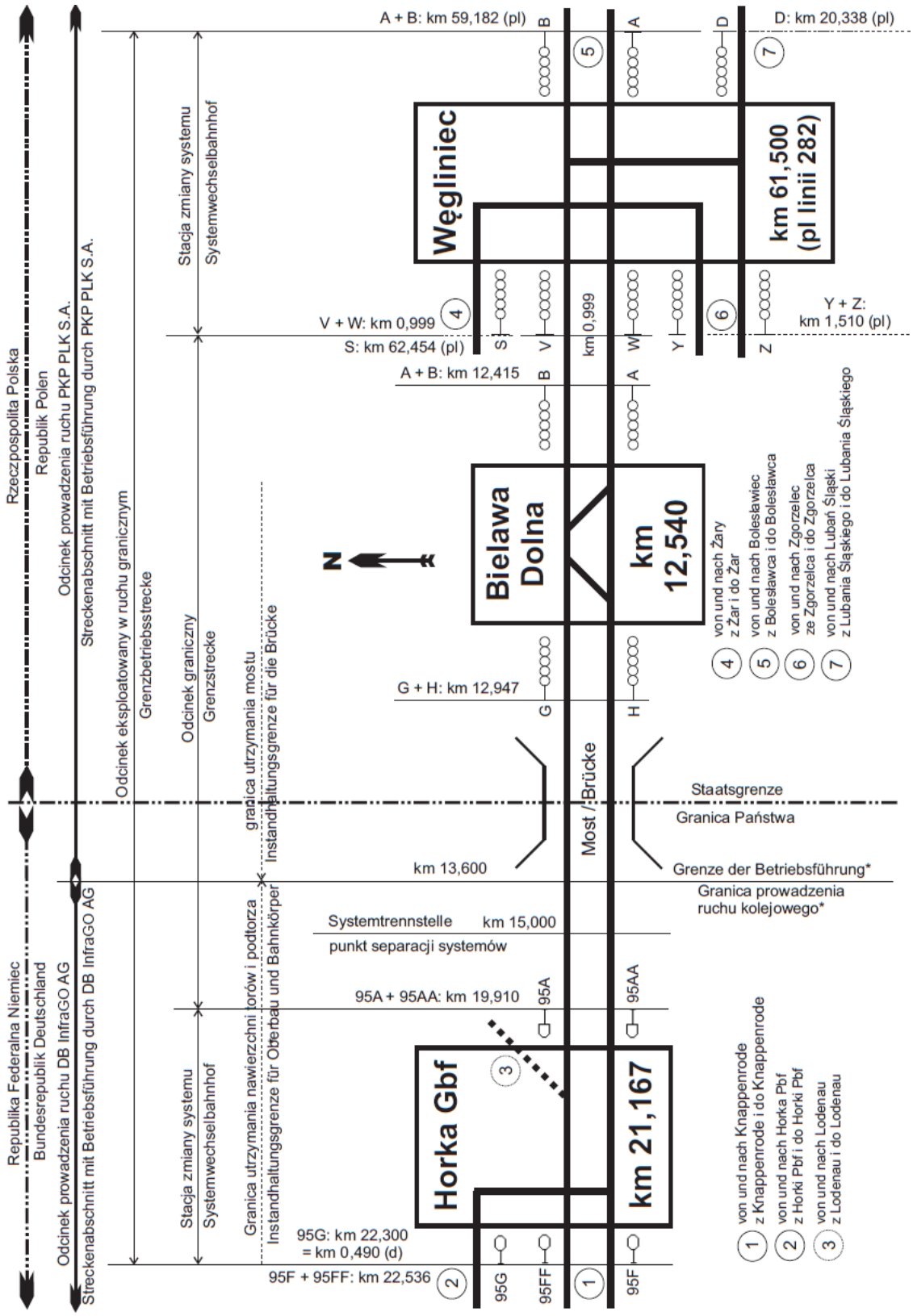
Die Systemwechselbahnhöfe sind im Netz der DB InfraGO AG der Bahnhof Horka Gbf und im Netz der PKP PLK S.A. der Bahnhof Węgliniec.

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym	Grenzbetriebsstrecke
Odcinek między ustalonymi przez KPI stacjami zmiany systemu, na którym realizowana jest komunikacja kolejowa przez wspólną granicę państwową w kilometrze 13,424. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Horka Gbf - Węgliniec obejmuje również posterunek odgałęźny Bielawa Dolna oraz stacje zmiany systemu Horka Gbf i Węgliniec.	Die Grenzbetriebsstrecke ist der Streckenabschnitt zwischen den durch die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegten Systemwechselbahnhöfen auf der der Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze in km 13,424 durchgeführt wird. Die Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węgliniec umfasst auch die Überleitstelle Bielawa Dolna sowie die Systemwechselbahnhöfe Horka Gbf und Węgliniec.
Odcinek graniczny jest odcinkiem linii kolejowej między stacjami Węgliniec i Horka Gbf.	Die Grenzstrecke ist der Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Horka Gbf und Węgliniec.
Granica prowadzenia ruchu	Grenze der Betriebsführung
Granica prowadzenia ruchu to ustalona granica, do której obowiązują przepisy eksploatacyjne danego zarządcy infrastruktury kolejowej. Przejście od przepisów eksploatacyjnych jednego KPI do przepisów eksploatacyjnych drugiego KPI, są uregulowane w niniejszym MPG.	Die Grenze der Betriebsführung ist die festgelegte Grenze, bis zu der das betriebliche Regelwerk des jeweiligen EIU gilt. Die Überleitung aus dem betrieblichen Regelwerk des einen EIU zu dem des anderen EIU vereinbaren die EIU in dieser ÖGV.
Granica prowadzenia ruchu kolejowego znajduje się w odstępstwie od granicy państwowej ze względu na budowlę mostową w km 13,600 po niemieckiej stronie. Jest to zgodne z granicą utrzymania nawierzchni i podtorza.	Die Grenze der Betriebsführung befindet sich abweichend von der Staatsgrenze wegen des Brückenbauwerks auf der deutschen Seite km 13,600. Das entspricht der Instandhaltungsgrenze für den Oberbau und den Bahnkörper.
Eksploatacja	Betriebsführung
Eksploatacja obejmuje wszystkie czynności związane z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz uregulowania eksploatacyjne dotyczące budowy i utrzymania obiektów kolejowych.	Die Betriebsführung umfasst alle Tätigkeiten zur Durchführung des Eisenbahnbetriebs sowie betriebliche Regelungen für den Bau und die Instandhaltung von Bahnanlagen.
Prowadzenie ruchu kolejowego	Durchführung des Eisenbahnbetriebs
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.	Die Durchführung des Eisenbahnbetriebs umfasst die Betriebssteuerung durch Betriebsstellen, die Steuerung von Zug- und Rangierfahrten mit Leit- und Sicherungstechnik bzw. mit Befehlen und Aufträgen sowie alle betrieblichen Abläufe, die dazu notwendig sind.
Elementy infrastruktury kolejowej	Eisenbahninfrastrukturanlagen
Elementy infrastruktury kolejowej to niezbędne urządzenia do prowadzenia ruchu kolejowego, które są wymienione w załączniku I do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE.	Eisenbahninfrastrukturanlagen sind notwendige Anlagen zur Abwicklung des Eisenbahnbetriebes, welche im Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates aufgeführt werden.
(...)	(…)
Punkt separacji systemów	Systemtrennstelle
Punkt separacji systemów to wszystkie urządzenia konieczne do zmiany systemu pojazdów kolejowych z napędem elektrycznym między sieciami trakcyjnymi o różnych systemach zasilania. Należą do nich między innymi elementy sieci trakcyjnej oraz elementy izolacji toru i urządzeń sygnałowych.	Als Systemtrennstelle werden alle Einrichtungen bezeichnet, die für einen Systemwechsel eines elektrischen Schienenfahrzeugs zwischen den Oberleitungsanlagen unterschiedlicher Stromsysteme erforderlich sind. Dazu gehören unter anderem die Teile der Oberleitungsanlagen, die Isolierstöße im Gleis und die Signaleinrichtungen.

Zdarzenie	Gefährliches Ereignis
Poważne wypadki, wypadki i incydenty według artykułu 3 Dyrektywy (EU) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei są w nieniejszej umowie podsumowane jako zdarzenie oraz w niemieckim brzmieniu wyrażona jako zdarzenie niebezpieczne.	Schwere Unfälle, Unfälle und Störungen gemäß Artikel 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.
(...)	(…)
Przejazd pociągu transgranicznego	Grenzüberschreitende Zugfahrt
Przejazd pociągu transgranicznego rozpoczyna się odjazdem z jednej stacji zmiany systemu lub przejazdem przez inny posterunek ruchu odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym, następnie pociąg przekracza granicę i kończy jazdę przy wjeździe do stacji zmiany systemu lub przejeździe przez inny posterunek ruchu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym.	Eine grenzüberschreitende Zugfahrt beginnt mit der Ab- oder Durchfahrt auf einem Systemwechselbahnhof oder ggf. auf einer anderen Betriebsstelle der Grenzbetriebsstrecke, überquert die Staatsgrenze und endet mit der Ein- oder Durchfahrt auf einem Systemwechselbahnhof oder ggf. einer anderen Betriebsstelle der Grenzbetriebsstrecke.
(...)	(…)
Zarządca infrastruktury (KPI)	Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)
KPI podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.	EIU sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben.
Przewoźnik kolejowy (KPP)	Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
KPP przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.	EVU sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.
Aplikant	Zugangsberechtigte
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. Aplikanci w niniejszym MPG są objęci pojęciem przewoźnik kolejowy.	Zugangsberechtigte 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 dieser ÖGV unter EVU subsummiert.
(...)	(…)
W związku z urządzeniami z ETCS, pojęcia nie są jednolicie definiowane wśród zarządców infrastruktury:	In Verbindung mit der Ausrüstung mit ETCS, sind die Begriffe bei Infrastrukturbetreibern nicht einheitlich definiert: *
Semafor DB InfraGO AG, przy którym znajduje się początek odcinka linii wyposażonej w urządzenia systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 nazywamy **semafor wejściowy.**	Bei der DB InfraGO AG wird ein Hauptsignal, an dem die Ausrüstung mit ETCS-Level 2 beginnt, als **Einstiegssignal** bezeichnet. *
Semafor DB InfraGO AG, przy którym znajduje się końca odcinka linii wyposażonej w urządzenia systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 nazywamy **semafor wyjściowy**.	Bei der DB InfraGO AG wird ein Hauptsignal, an dem die Ausrüstung mit ETCS-Level 2 endet, als **Ausstiegssignal** bezeichnet. *

Załącznik 1 do rozdziału 1 **Anlage 1 zu Abschnitt 1**

Schemat z określeniem pojęć **Skizze zu Begriffsbestimmungen**



Fachautor: I.IBB 34; Marvin Christ; Tel.: +49 1523 7561562

(...)

3 Dane dotyczące parametrów infrastruktury i rozkłady jazdy pociągów

(...)

3.2 Kryteria stosowania zamówienia tras transgranicznych

3.2.1 Specyfikacja korzystania ze stacji zmiany systemu Horka Gbf

Korzystanie ze stacji Horka Gbf dotyczy przede wszystkim działań w ramach międzynarodowych przewozów między infrastrukturą PKP PLK S.A. a DB InfraGO AG. Stacja nie ma infrastruktury do formowania i rozwiązywania składów pociągów lub odstawiania pojazdów kolejowych.

a) Czas postoju

Czas postoju na stacji Horka Gbf należy zredukować do poziomu niezbędnego ze względów eksploatacyjnych i dążyć do zapewnienia natychmiastowej kontynuacji jazdy.
Zamawiany czas postoju pociągu na stacji Horka Gbf nie może przekroczyć 60 minut.

Odstawienie na stacji Horka Gbf na czas dłużej niż 60 minut jest możliwe tylko w przypadku zgłoszenia i uiszczenia opłaty za korzystanie z torów dla postoju pojazdów.

b) Ograniczenie długości pociągów wraz z czynnymi lokomotywami

Całkowita długość pociągów z czynnymi lokomotywami na zamówionych trasach pociągu może wynosić do 740 m.

c) Oględziny techniczne wagonów

Wyłączanie wagonów ze składów na stacji Horka Gbf prowadzi do zmniejszenia przepustowości na stacji.
Odstawienie uszkodzonych wagonów jest możliwe tylko na tor nr 1 o długości użytecznej 325 m.

3.2.2 Rozkład jazdy

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

Każdy pociąg, który przejeżdża przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym musi posiadać obowiązujący rozkład jazdy.
Pociągi, które są opóźnione więcej niż 20 godzin, nie mogą przejechać przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym. Dlatego w przypadku pociągów z opóźnieniem powyżej 20 godzin wymagany jest nowy rozkład jazdy na odcinek eksploatowany w ruchu granicznym. W tym celu konieczne jest złożenie nowego wniosku o przydzielenie międzynarodowej trasy pociągu w ramach IRJ.

(…)

3 Infrastrukturdaten und Fahrpläne

(…)

3.2 Grenzüberschreitende Trassenanmeldungskriterien

3.2.1 Nutzungsvorgaben des Systemwechselbahnhofs Horka Gbf

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

a) Haltezeiten

Die Aufenthaltszeiten im Bf Horka Gbf sind auf ein betrieblich notwendiges Maß zu begrenzen und eine unverzügliche Weiterfahrt des Zuges ist anzustreben.

Die angemeldete Haltezeit im Bf Horka Gbf darf eine Dauer von 60 min nicht überschreiten.
Eine Abstellung im Bf Horka Gbf größer 60 min ist nur über Anmietung zur Mitnutzung möglich.

b) Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen

Die Gesamtzuglänge der angemeldeten Zugtrassen darf bis zu 740 m betragen.

c) Wagentechnische Untersuchungen

Das Aussetzen von Schadwagen auf dem Bf Horka Gbf führt zu einer Reduktion der Durchlassfähigkeit.
Das Aussetzen der Schadwagen darf nur auf Gleis 1 mit einer Nutzlänge von 325 m erfolgen.

3.2.2 Fahrplan

a) Notwendigkeit eines Fahrplans auf der Grenzbetriebsstrecke

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

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

b) Odpowiedzialność za opracowanie rozkładów jazdy

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

c) Publikacja i dystrybucja rozkładów jazdy

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

3.2.3 Numery pociągów

a) Stosowanie międzynarodowych numerów pociągów

Pociągi na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym mogą kursować tylko z jednym niezmieniającym się międzynarodowym numerem. Zmiana numeru pociągu w trakcie jazdy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym jest wykluczona. Numer pociągu musi być dostępny zarówno w DB InfraGO AG, jak i w PKP PLK S.A. przez cały okres kursowania pociągu.

(...)

b) Przydzielanie międzynarodowego numeru pociągu

Numery pociągów są przydzielane przez zarządców infrastruktury w następujący sposób:

- w kierunku z Niemiec do Polski przewoźnik składa wniosek o przyznanie międzynarodowego numeru pociagu do regionalnej komórki ds. rozkładu jazdy DB InfraGO AG:
  ta-Suedost@deutschebahn.com

- w kierunku z Polski do Niemiec międzynarodowy numer pociagu zostanie przydzielony przewoźnikom po złożeniu wniosku o przyznanie trasy do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A.

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

b) Verantwortung Fahrplanerstellung

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

c) Fahrplanveröffentlichung und Verteilung

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

3.2.3 Zugnummer

a) Verwendung einer internationalen Zugnummer

Die Grenzbetriebsstrecke darf nur mit einer einzigen durchgängigen internationalen Zugnummer befahren werden. Ein Wechsel der Zugnummer im Fahrtverlauf auf der Grenzbetriebsstrecke ist ausgeschlossen. Die Zugnummer muss sowohl bei der DB InfraGO AG als auch bei der PKP PLK S.A. für den gesamten Verkehrszeitraum durchgängig verfügbar sein.

(…)

b) Vergabe einer internationalen Zugnummer

Die Zugnummernvergabe erfolgt durch die Eisenbahninfrastrukturbetreiber wie folgt:

- Für die Richtung (Deutschland – Polen) beantragt das EVU die internationale Zugnummer bei den Ansprechpartnern der DB InfraGO AG:
  ta-Suedost@deutschebahn.com

- Für die Richtung (Polen - Deutschland) wird dem EVU die internationale Zugnummer von den Ansprechpartnern der PKP PLK S.A zugeteilt.

Die durch das EIU zugewiesene Zugnummer ist entsprechend bei den Trassenanmeldungen durch die EVU zu verwenden.

c) Publikacja i dystrybucja rozkładów jazdy

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

c) Fahrplanveröffentlichung und Verteilung

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

3.2.4 Wniosek o przydzielenie trasy

a) Podstawa umowna zamawiania tras

Przewoźnicy zamawiają trasy zgodnie z przepisami „Infrastrukturnutzungsbedingungen“ (INB) DB InfraGO AG dla obszaru prowadzenia ruchu DB InfraGO AG i „Regulaminem sieci“ PKP PLK S.A. dla obszaru prowadzenia ruchu PKP PLK S.A..
Wnioski o przydzielanie tras muszą być składane zarówno do PKP PLK S.A. jak i do DB InfraGO AG przez przewoźnika posiadającego prawo dostępu do infrastruktury u danego zarządcy infrastruktury.
Wnioski o przydzielanie tras pociągu muszą w odniesieniu do trasy przejazdu pokrywać się co najmniej w części dotyczącej odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.

b) Dwustronne uzgodnienia między przewoźnikami

Złożenie wniosku o przydzielenie międzynarodowej trasy pociągu musi nastąpić po przeprowadzeniu koordynacji przez zaniteresowanych przewoźników w celu ujednolicenia wniosku o przydzielenie trasy w odniesieniu do następujących punktów:

- Wniosek o przydzielenie trasy pociągu danego przewoźnika musi wpłynąć zarówno do DB InfraGO AG, jak i PKP PLK S.A.
- Wnioski o przydzielanie trasy złożone u obu zarządzów infrastrutury muszą być zgodne pod względem charakterystyki (parametrów) pociągu i żądań dotyczących czasu przewozu.

c) Minimalne wymagania dotyczące zamawiania tras:

Wnioski o przydzielanie tras są prawidłowe, jeśli zawierają następujące informacje:

- Jednoznaczne oznaczenie stacji początkowej i stacji końcowej w danym kraju. Punkt graniczny „Horka Granica“ jako punkt pomocniczy do konstrukcji rozkładu jazdy nie jest właściwym posterunkiem na którym pociągi mogą rozpoczynać lub kończyć jazdę.

3.2.4 Trassenanmeldung

a) Vertragliche Grundlage für die Trassenanmeldung

Die EVU beantragen die Trassen gemäß den Bestimmungen der „Infrastrukturnutzungsbedingungen“ (INB) der DB InfraGO AG für den Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG und der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. für den Bereich der Betriebsführung PKP PLK S.A..
Die Trassenanmeldungen sind bei der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. durch das beim jeweiligen EIU zugangsberechtigte EVU zu stellen.

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

b) Bilaterale Abstimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Im Vorfeld der Anmeldung von internationalen Trassen ist eine Abstimmung zwischen den beteiligten EVU zur Vereinheitlichung der Trassenanmeldung hinsichtlich folgender Punkte vorzunehmen:

- Die Trassenanmeldung des jeweiligen EVU muss sowohl bei der DB InfraGO AG als auch bei der PKP PLK S.A. eingehen.
- Die Trassenanmeldungen müssen bei beiden EIU in Zugcharakteristik und Verkehrszeitregelung übereinstimmen.

c) Mindestanforderungen an die Trassenanmeldung:

Trassenanmeldungen sind plausibel, wenn sie folgende Angaben enthalten:

- Eindeutige Benennung des Start- und Zielbahnhofs im jeweiligen Land. ‚Horka Grenze‘ als Hilfspunkt zur Konstruktion des Fahrplans ist keine plausible Betriebsstelle, an der der Zuglauf beginnen oder enden kann.

- Jednoznaczne oznaczenie odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.
- Jednoznaczne oznaczenie przewoźnika realizującego jazdę pociągu na sieci innego zarządcy infrastruktury.
- Jednoznaczne wskazanie wymaganego czasu postoju wraz z odpowiednią technologią eksploatacji (np. zmiana lokomotywy, zmiana drużyny, oględziny techniczne wagonów) na stacjach zmiany systemu.
- Jednoznaczne oznaczenie w formie numeru pociągu wszelkich jazd poprzedzających lub dalszej jazdy w przypadku pociągów kończących lub rozpoczynających bieg lub w przypadku doprowadzania i odprowadzania lokomotyw związanych z realizacją danego przewozu.
- Przewoźnicy kolejowi zamawiający trasy są zobowiązani we wniosku podać informację o tym czy pojazd jest przystosowany do zmiany systemu bezpieczeństwa podczas jazdy z wykorzystaniem balis Class B, czy do zmiany systemu wymagane jest zatrzymanie pociągu. Dla pojazdów wymagających zatrzymania w celu dokonania zmiany systemu, zgodnie z zasadami zmiany systemu, należy dodatkowo zaznaczyć w zamówieniu trasy wymagane postoje techniczne. Jeżeli konieczne będzie odstępstwo od zgłoszonego we wniosku sposobu zmiany systemu, należy złożyć nowy wniosek.

3.2.5 Koordynacja rozkładów jazdy między zarządzami infrastruktury

Trasy pociągów w indywidualnym rozkładzie jazdy są uzgadniane i potwierdzane między DB InfraGO AG a PKP PLK S.A. w ramach procedury Pre-Check.

W ten sposób określa się, czy spełnione są warunki wstępne i wymagania minimalne dotyczące zamawiania tras. W przeciwnym wypadku wnioski o przydzielanie trasy pociągu zostaną uznane za nieprawidłowe i odrzucone.

Na etapie procesu tworzenia rocznego rozkładu jazdy wnioski o przydzielenie międzynarodowych tras pociągów są uzgadniane w ramach konferencji RNE-E. Aktualne uregulowania zmiany systemów (przełączanie pomiędzy systemami samoczynnego oddziaływania na pociąg PZB i SHP) powinny być uwzględnione w rozkładach jazdy: rocznych, indywidualnych i zamknięciowych.
(...)

- Eindeutige Benennung der zu befahrenden Grenzbetriebsstrecke.
- Eindeutige Benennung des EVU, welches beim jeweils anderen EIU die Beförderung des Zuges durchführt.
- Eindeutige Angabe der benötigten Haltezeit und der entsprechenden Betriebstechnologie (zum Beispiel: Lokwechsel, Personalwechsel, Wagentechnische Untersuchung) an den Systemwechselbahnhöfen.
- Eindeutige Bezeichnung in Form der Zugnummer etwaiger Vor- und Nachleistungen bei beginnenden und endenden Zügen oder Zuführungen und Rückführung von Triebfahrzeugen, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Zugfahrt stehen.
- Angabe, ob der Zug mit einer Traktion für die fahrende Class B-Transition oder für die Umschaltung der Zugbeeinflussung im Stand bespannt ist. Zusätzlich sind bei Traktion für die Umschaltung der Zugbeeinflussung im Stand erforderliche Halte entsprechend der Transitionsregeln zu bestellen. Soll von der angegebenen Transition abgewichen werden, ist die Trasse neu zu bestellen.

3.2.5 Fahrplantechnische Abstimmungen der EIU

Die internationalen Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr werden zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. im Rahmen des PreCheck Verfahrens abgestimmt und bestätigt.
Hierbei wird festgestellt, ob die Voraussetzungen und Mindestanforderungen an die Trassenanmeldungen erfüllt sind. Sollte dies nicht der Fall sein, werden die Trassenanmeldungen als nicht plausibel angesehen und zurückgewiesen.
Für die Prozessphase der Netzfahrplanerstellung werden die internationalen Trassenanmeldungen im Rahmen der RNE-E Konferenz abgestimmt.

Die Regel-, Gelegenheits- und Baufahrpläne sind den aktuellen Transitionsregeln (Umschaltung zwischen den Zugbeeinflussungssystemen PZB und SHP) anzupassen.

(…)

3.4	**Sieciowy (roczny) rozkład jazdy**	**3.4**	**Netzfahrplan**
	(...)		(…)
(2)	Zamawianie tras do rocznego rozkładu jazdy musi nastąpić zgodnie z terminami określonymi w Regulaminie sieci PKP PLK S.A. oraz INB DB InfraGO AG. Zmiany i uzupełnienia do rocznego rozkładu jazdy uzgadnia się odrębnie.	(2)	Die Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan müssen zu den Terminen, welche in den INB der DB InfraGO AG und der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. bestimmt wurden, gestellt werden. Änderungen und Ergänzungen zum Netzfahrplan werden gesondert vereinbart.
	(...)		(…)
3.7	**Przewóz przesyłek nadzwyczajnych**	**3.7**	**Außergewöhnliche Sendungen**
(1)	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych odbywa się na podstawie karty UIC IRS 50502 oraz regulacji krajowych.	(1)	Der Transport erfolgt auf der Grundlage der IRS 50502 der UIC sowie der nationalen Gesetze und Richtlinien.
(2)	Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej DB InfraGO AG występuje z wnioskiem o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej „Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte” w DB InfraGO AG zgodnie z INB DB InfraGO AG. Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej 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 przewozowych odpowiedniego KPI dla własnej sieci, wnioskujący otrzymuje od odpowiednego KPI zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej. Przewoźnik podaje we wniosku o przydzielenie trasy numery DB Bza i PNZ PKP PLK S.A..	(2)	Ein EVU mit Zugang zum Schienennetz der DB InfraGO AG beantragt eine Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte gemäß den Anforderungen der INB der DB InfraGO AG. Ein EVU mit Zugang zum Schienennetz der PKP PLK S.A. stellt einen Zustimmungsantrag für eine außergewöhnliche Sendung gemäß den Anforderungen der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A.. 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)	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. Przekazywanie informacji o włączeniu do składu przesyłki nadzwyczajnej następuje po podaniu numerów zgody DB Bza i PNZ PKP PLK S.A. dla każdego pociągu z osobna.	(3)	Unter den Genehmigungs/Beförderungsnummern (PNZ/DB Bza Nr) können beliebig viele außergewöhnliche Sendungen vereinbart werden, wenn diese die gleichen Beförderungsbedingungen aufweisen. Die außergewöhnlichen Sendungen können einzeln oder in Gruppen in Züge eingestellt werden, oder auch als einmaliger verkehrender Zug mit außergewöhnlichen Sendungen verkehren. Die Verständigung über das Mitführen einer außergewöhnlichen Sendung erfolgt unter Angabe der DB Bza-Nummer und der PNZ-PKP PLK S.A. für jeden Zug besonders. *
(4)	Dla przewożonych stale przesyłek nadzwyczajnych może zostać uzgodniony przewóz określonymi stałymi pociągami w rocznym rozkładzie jazdy. Warunki przewozu dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym łącznie ze 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.	(4)	Für häufig auftretende außergewöhnliche Sendungen mit den gleichen Beförderungsbedingungen kann die Beförderung in bestimmten Zügen vereinbart werden. Die Beförderungsbedingungen für die Grenzbetriebsstrecke, einschließlich der Systemwechselbahnhöfe sowie die DB Bza-Nummer und der PNZ-PKP PLK S.A., sind in die Fahrpläne aufzunehmen. Diese Züge werden immer als Züge mit außergewöhnlichen Sendungen behandelt, auch wenn sie keine außergewöhnliche Sendung befördern.
	(...)		(…)

(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 pociągiem, należy złożyć wniosek o nowy rozkład jazdy pociągów.

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

(5) 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 Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym

5.1 Godziny otwarcia odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Węgliniec - Horka Gbf jest czynny przez całą dobę. DB InfraGO AG i PKP PLK S.A. mogą pomiędzy zakończeniem konstrukcji rocznego rozkładu jazdy a zmianą rozkładu jazdy podjąć ustalenia dotyczące przerw w pracy swoich pracowników na stacjach zmiany systemu.

5.2 Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(1) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym między stacjami Węgliniec a Horka Gbf jest dwutorowy i zelektryfikowany. W Niemczech ma status linii głównej, a w Polsce linii pierwszorzędnej. Stanowi on część sieci transportowej TEN-T (Trans-European Networks/Sieci Transeuropejskie) dla linii kolejowych.

Między stacjami zmiany systemu znajduje się posterunek odgałęźny Bielawa Dolna na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. (km 12,540). Posterunek odgałęźny Bielawa Dolna jest zdalnie sterowany zasadniczo przez dyżurnego ruchu stacji Węgliniec.

(2) Sieć trakcyjna na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym między stacją Węgliniec a punktem separacji systemu jest zasilana prądem stałym o napięciu 3 kV, natomiast sieć trakcyjna między punktem separacji systemów a stacją Horka Gbf jest zasilana prądem zmiennym o napięciu 15 kV, 16,7 Hz. Punkt separacji systemów znajduje sie w km 15.000 i znajduje sie na wyizolowanym odcinku sieci trakcyjnej od km 14,962 do km 15,018 na każdym torze.

(...)

(4) Droga hamowania na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, przy zabudowanych przez PKP PLK S.A. urządzeniach srk wynosi 1300 m, a srk zabudowanych przez DB InfraGO AG wynosi 1000 m.

5 Grenzbetriebsstrecke

5.1 Streckenöffnungszeiten der Grenzbetriebsstrecke

Die Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węgliniec ist ganztägig geöffnet. Zwischen Beendigung der Netzfahrplanerstellung und dem Fahrplanwechsel können die DB InfraGO AG und die PKP PLK S.A. nach Bedarf Vereinbarungen über die Unterbrechung der Arbeitszeit ihrer Mitarbeiter auf den Systemwechselbahnhöfen treffen.

5.2 Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke

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

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

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

(…)

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

(5) Na odcinku od stacji Węgliniec do Granicy Państwa miarodajne wzniesienie wynosi:

- na stacji Węgliniec wynosi 0,500 ‰,
- od km 0, 638 do km 5,960 wynosi 6,300‰,
- od km 5,960 do semafora wjazdowego do posterunku odgałęźnego Bielawa Dolna w km 12,415 wynosi 7,300‰,
- od km 12,415 do km 12,933 wynosi 7,900‰,
- od km 12,933 do Granicy Państwa wynosi 4,600‰.

Na odcinku od granicy państwa do stacji Horka Gbf miarodajne wzniesienie wynosi:

- między Granicą Państwa km 13,424 a km 14,965 wynosi 7,553 ‰,
- między km 14,965 a semaforem wjazdowym do stacji Horka Gbf km 19,910 wynosi 6,000 ‰,
- na stacji Horka Gbf wynosi 8,329‰.

Według regulaminu DB InfraGO AG odpowiada to oznaczeniu na dokumentach z rozkładem jazdy bez linii zygzakowych.

(6) Maksymalna dozwolona prędkość na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym wynosi 120 km/h.

(7) Dla pociągów przekraczających granicę obowiązuje klasy linii D3 (22,5 t - nacisk osi na szynę, 7,2 t/m – nacisk liniowy).

Odcinek prowadzenia ruchu DB InfraGO AG zaklasyfikowano do klasy linii D4 (22,5 t - nacisk osi na szynę, 8,0 t/m - nacisk liniowy). Odcinek prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. zaklasyfikowano do klasy linii D3 (22,5 t - nacisk osi na szynę, 7,2 t/m – nacisk liniowy).

(8) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym obowiązuje skrajnia taboru G2 (UIC).

(9) System radiołączności GSM-R (PL) po stronie polskiej został przygotowany do wdrożenia do eksploatacji. Uruchomienie po stronie polskiej systemu radiołączności GSM-R na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym nastąpi po zamieszczeniu informacji w dokumentach wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów. Do czasu wprowadzenia zmiany po stronie Polskiej wykorzystywana będzie analogowa radiołączność pociągowa na kanale R1.

W przypadku awarii sieci GSM-R (PL) dopuszcza się używanie radiołączności analogowej.

Odcinek prowadzenia ruchu przez DB InfraGO AG wyposażony jest w cyfrową radiołączność pociągową GSM-R (D).

(5) Auf dem Abschnitt vom Bahnhof Węgliniec - Staatsgrenze wird die maßgebende Neigung angegeben:

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

Auf dem Abschnitt Staatsgrenze – bis Bahnhof Horka Gbf wird die maßgebende Neigung angegeben:

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

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

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

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

Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB InfraGO AG ist in die Streckenklasse D4 (22,5 t Radsatzlast, 8,0 t/m Meterlast) eingestuft. Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. ist in die Streckenklasse D3 (22,5 t Radsatzlast, 7,2 t/m Meterlast) eingestuft.

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

(9) Die Inbetriebnahme des Zugfunksystem GSM-R (PL) wird auf polnischer Seite vorbereitet. Auf der polnischen Seite wird GSM-R nach Bekanntgabe in den Fahrplanunterlagen in Betrieb genommen. Bis zum Zeitpunkt der Änderung des Zugfunksystems wird auf der polnischen Seite der analoge Zugfunk Kanal R1 genutzt. *

Bei Störungen des polnischen GSM-R Netzes ist die Nutzung des analogen Zugfunks zugelassen. *

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

(10) Urządzenia oddziaływania na pociąg

a) Odcinek prowadzenia ruchu przez DB InfraGO AG jest wyposażony w urządzenia PZB. Stacja Horka Gbf oraz odcinek w kierunku Hoyerswerda wyposażone są w dodatkowy system ETCS poziom 2 (wersja wzorca 3 / Baseline 3).

b) Odcinek prowadzenia ruchu przez PKP PLK S.A. wyposażony jest w urządzenia samoczynnego hamowania pociągu (SHP).

Odcinek prowadzenia ruchu przez DB InfraGO AG wyposażony jest ponadto urządzenia SHP w km 14,489 umieszczono (dla każdego toru) elektromagnesy torowe dostrojone do częstotliwości 1000 Hz, odnoszące się do tarcz ostrzegawczych ToG i ToH ustawionych w km 14,289 odnoszą się do posterunku podg Bielawa Dolna w kierunku stacji Węgliniec.

Elektromagnesy torowe są stale aktywne i oddziałują na system PZB 90 na częstotliwość 1000 Hz.

11) ETCS

a) Odcinek linii DB InfraGO AG pomiędzy Horka Gbf a Knappenrode jest wyposażony w ETCS poziom 2 – wersja wzorca 3 / Baseline 3.

b) Kierunek Horka Gbf - Węgliniec:

Wyjazd z obszaru ETCS zostanie zrealizowany przy semaforach wyjściowych (granica obszaru ETCS) na semaforach wyjazdowych 95P3-95P8 stacji Horka Gbf.

c) Kierunek Węgliniec – Horka Gbf:

RBC posiada następujące dane: NID_C077 RBC Hoyerswerda (DB InfraGO AG)

Balisa do nawiązania sesji komunikacyjnej do RBC Hoyerswerda znajduje się w km 15,450.

Jazda pod nadzorem systemu ETCS rozpoczyna się na balisach w km 19,904 przy semaforach wjazdowych 95A i 95AA.

Jako semafory wejściowe (granica obszaru ETCS) są ustalone semafory wjazdowe 95A i 95AA stacji Horka Gbf.

(10) Zugbeeinflussungsanlagen

a) Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB InfraGO AG ist mit PZB ausgerüstet. Der Bahnhof Horka Gbf und die anschließende Strecke in Richtung Hoyerswerda sind zusätzlich mit ETCS Level 2 (Baseline 3) ausgerüstet.

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

Darüber hinaus ist auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB InfraGO AG in jedem Streckengleis ein Gleismagnet 1000 Hz der SHP im km 14,489 für die Vorsignale ToG und ToH (km 14,289) der Überleitstelle Bielawa Dolna in Fahrtrichtung Węgliniec vorhanden.

Die Gleismagneten sind ständig wirksam und lösen im Zugbeeinflussungssystem PZB 90 eine 1000 Hz Beeinflussung aus.

11) ETCS *

a) Der Streckenabschnitt der DB InfraGO AG zwischen Horka Gbf und Knappenrode ist mit ETCS Level 2 – Baseline 3 ausgerüstet. *

b) Fahrtrichtung Horka Gbf - Węgliniec: *

Als Ausstiegssignale aus der ETCS Level 2 werden die Ausfahrsignale 95P3-95P8 des Bahnhofs Horka Gbf definiert. *

c) Fahrtrichtung Węgliniec – Horka Gbf: *

Die ETCS-Zentrale besitzt folgende Einwahldaten: NID_C077 RBC Hoyerswerda (DB InfraGO AG) *

Die Netzeinwahlbalise ETCS befindet sich in km 15,450. *

Die Aufnahme des Zuges in die ETCS der DB InfraGO AG erfolgt an der Balise in km 19,904 an den Einfahrsignalen 95A bzw. 95AA. *

Als Einstiegssignale in die ETCS Level 2 werden die Einfahrsignale 95A und 95AA des Bahnhofs Horka Gbf definiert. *

(12) Przejazdy kolejowo drogowe i przejścia

(12) Bahnübergänge und Übergänge für Reisende *

Położenie	Rodzaj zabezpieczenia	Uwagi	Lage [km]	Art der Sicherung	Bemerkungen
km 3,296 kat. D na szlaku Węgliniec - Bielawa Dolna	brak urządzeń zabezpieczających przejazd	-	km 3,296 Kategorie D auf der Strecke Węgliniec - Bielawa Dolna	nicht technisch gesichert	-
km 6,671 kat. D na szlaku Węgliniec - Bielawa Dolna	brak urządzeń zabezpieczających przejazd		km 6,671 Kategorie D auf der Strecke Węgliniec - Bielawa Dolna	nicht technisch gesichert	-
km 10,609 kat. D na szlaku Węgliniec - Bielawa Dolna	brak urządzeń zabezpieczających przejazd	-	km 10,609 Kategorie D auf der Strecke Węgliniec - Bielawa Dolna	nicht technisch gesichert	-
km 12,556 kat. A na podg Bielawa Dolna	rogatki nastawiane elektrycznie z odległości przez dyżurnego ruchu nastawni „Wg" Węgliniec	-	km 12,556 Kategorie A in der Üst Bielawa Dolna	Vollschranken elektrisch fernbedient durch den Fdl des Stw „Wg" (Węgliniec)	-
km 16,580 na szlaku Bielawa Dolna – Horka Gbf	Przejazd kolejowo - drogowy z półrogatkami, wyposażony w tarcze ostrzegawcze przejazdowe uruchamiane przez pociąg.	-	km 16,580 auf dem Strecken-abschnitt Bielawa Dolna – Horka Gbf	Halbschranken, elektrisch zug-bedient mit Überwachungs-signalen	-

(13) Szczególne lokalizacje urządzeń sygnałowych

a) Tarcze ostrzegawcze ToG (dla kierunku zasadniczego) i ToH (dla kierunku przeciwnego do zasadniczego) odnoszące się do semaforów wjazdowych na posterunku odgałęźnym Bielawa Dolna ustawione są w km 14,289 na obszarze DB InfraGO AG. Stosowanie się do tych sygnałów zostało opisane w instrukcji sygnalizacji (Ie-1) PKP PLK S.A..
Do tarcz ostrzegawczych ToH i ToG do semaforów wjazdowych ustawiono trzy wskaźniki uprzedzające W 11b w km 14.389 i w km 14,489 i w km 14,589. Stosowanie się do tych wskaźników zostało opisane w instrukcji sygnalizacji (Ie-1) PKP PLK S.A..

b) Przez DB InfraGO AG w kierunku jazdy z Polski do Niemiec zostały ustawione wskaźniki GSM-R (D) w km 13,247 przy obu torach.
Od ogłoszenia zmiany systemu radiołączności pociągowej na GSM-R (PL), PKP PLK S.A. umieści wskaźnik sieci GSM-R W 33 w km 14,257 na każdym torze w kierunku jazdy z Niemiec do Polski.

(13) Besondere Signalstandorte *

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

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

b) In der Fahrtrichtung von Polen nach Deutschland sind die Orientierungszeichen GSM-R (D) durch die DB InfraGO AG in km 13,247 an jedem Gleis angebracht.
Ab Bekanntgabe des Wechsels des * polnischen Zugfunksystems zu GSM-R (PL) * sind in der Fahrtrichtung von Deutschland * nach Polen an jedem Gleis Hinweiszeichen * W 33 „Anzeiger Netz GSM-R" in km 14,257 * durch die PKP PLK S.A. aufgestellt.

	Do ogłoszenia przejścia polskiego systemu radiołączności pociągowej na GSM-R (PL) są ustawione na każdym torze wskaźniki W 28 „Wskaźnik kanału radiowego” (kanał nr 1), w km 13,247.		Bis zur Bekanntgabe in den Fahrplanunterlagen sind auf der polnischen Seite durch die PKP PLK S.A. an jedem Gleis Hinweiszeichen W 28 ‚Hinweiszeichen auf den Zugfunkkanal‘ (Kanal 1) in km 13,247 aufgestellt. * * * * *
	c) Tablice hektometrowe PKP PLK S.A. znajdują się z obu stron na słupie trakcyjnym w lokacie 13-29 ustawionym przy torze szlakowym nr 1 (tor w kierunku zasadniczym Bielawa Dolna – Horka Gbf).		c) Am Oberleitungsmast 13-29 am Streckengleis 1 (Regelgleis Bielawa Dolna - Horka Gbf) befindet sich in beiden Fahrtrichtungen je eine Hektometertafel der PKP PLK S.A..
	d) Wskaźniki W 13 PKP PLK S.A. (dla pługów odśnieżnych) w kierunku jazdy z Niemiec do Polski ustawione są przy obu torach w km 13,581.		d) In Fahrtrichtung von Deutschland nach Polen befinden sich Hinweiszeichen W 13 der PKP PLK S.A. (Schneepflugsignale) in km 13,581 an jedem Streckengleis.
(14)	Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym zabudowana jest jednoodstępowa półsamoczynna przekaźnikowa blokada liniowa z blokiem pozwolenia dla każdego toru szlakowego (jest przystosowana do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze).	(14)	Auf der Grenzbetriebsstrecke ist Relaisblock mit Erlaubniswechsel für jedes Streckengleis vorhanden und Zweirichtungsbetrieb auf jedem Streckengleis (Gleiswechselbetrieb) eingerichtet. *
	(...)		(…) *
(17)	Urządzenie dSAT PKP PLK S.A. znajduje się na podg Bielawa Dolna w km 12,480 w torze szlakowym nr 2 (tor w kierunku zasadniczym Horka Gbf – Bielawa Dolna) i wykrywa stany awaryjne taboru podczas jazdy pociągu po torze w kierunku zasadniczym ze stacji Horka Gbf do stacji Węgliniec oraz w kierunku przeciwnym do zasadniczego ze stacji Węgliniec do stacji Horka Gbf. Urządzenie posiada następujące funkcje wykrywania stanów awaryjnych: gorące maźnice, gorące hamulce, obciążenie koła, przeciążenie dynamiczne.	(17)	Eine dSAT-Anlage der PKP PLK S.A. befindet sich in der Üst Bielawa Dolna in km 12,480 im Streckengleis 2 (Regelgleis Horka Gbf - Bielawa Dolna). Sie überwacht Züge bei der Fahrt auf dem Regelgleis vom Bf Horka Gbf nach Bf Węgliniec und bei der Fahrt auf dem Gegengleis vom Bf Węgliniec nach Bf Horka Gbf. Diese Anlage hat folgende Überwachungsfunktionen: heiße Achslager, heiße Bremsen, Radsatzlast, dynamische Überlastung. *
(18)	Urządzenia DB InfraGO AG z funkcją wykrywania stanu wykrywania gorących hamulców i gorących maźnic znajduje się w km 15,880 i wykrywa stany awaryjne taboru podczas jazd pociągów ze stacji Węgliniec do stacji Horka Gbf.	(18)	Eine Heißläuferortungsanlage und die Festbremsortungsanlage der DB InfraGO AG befinden sich in km 15,880 in beiden Streckengleisen. Sie überwacht die Züge mit Fahrtrichtung Bf Węgliniec - Bf Horka Gbf. *

6 Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej

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

6.1 Dokumenty, druki i informacje, które muszą znajdować się w kabinach

Maszynistom muszą być dostępne dane z rozkładu jazdy mające zastosowanie do pociągu oraz informacje z La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB) dla całego odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.

Maszynista pojazdu trakcyjnego musi być wyposażony w opis linii "Streckenbuch EVU" na obszarze zarządzania DB InfraGO AG.

W kabinach sterowniczych pojazdów trakcyjnych lub wagonów sterowniczych muszą znajdować się druki dwujęzycznego rozkazów zgodnie z pkt 10.1.

Maszyniści powinni posiadać aktualne wykazy ostrzeżeń stałych Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu.

6.2 Wymogi dotyczące taboru kolejowego

6.2.1 Wymagania w zakresie wyposażenia pojazdów do systemów punktowego oddziaływania

(1) Pojazdy trakcyjne KPP, poruszające się po infrastrukturze danego KPI muszą być wyposażone w sprawne urządzenia mające wpływ na bezpieczeństwo jazdy pociągu. W Polsce jest to system SHP, a w Niemczech system PZB 90.

(2) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Węgliniec - Horka Gbf znajdują się balisy Class B umożliwiające zmianę systemów PZB i SHP podczas jazdy. Dodatkowo na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym znajdują się balisy systemu ETCS poziom 2.

Pojazd prowadzący pociąg w celu wykonania zmiany systemu z wykorzystaniem balis Class B musi być wyposażony w:

- urządzenie pokładowe ETCS (EVC zgodne z Baseline 2 lub 3),
- oba systemy STM do PZB oraz STM do SHP,
- Balise Transmission Module (BTM) (antena pokładowa do odczytu balis),
- funkcjonalność umożliwiającą przełączanie STM podczas jazdy sterowane z EVC.

6 Angaben zum Netzzugang

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

6.1 Dokumente, Vordrucke und Informationen, welche sich auf dem Führerstand befinden müssen

Dem Triebfahrzeugführer müssen die für den Zug geltenden Fahrplanangaben und La-Angaben für die gesamte Grenzbetriebsstrecke zur Verfügung stehen.

Die Angaben für das Streckenbuch EVU muss der Triebfahrzeugführer im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG einsehen können.

In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen die zweisprachigen Befehlsvordrucke entsprechend Abschn. 10.1. mitgeführt werden.

Der Triebfahrzeugführer hat über das aktuelle Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen des Gebiets des Zakład Linii Kolejowych Wrocław zu verfügen.

6.2 Anforderungen an Fahrzeuge

6.2.1 Vorgaben der Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen

(1) Die auf der jeweiligen Eisenbahninfrastruktur verkehrenden Tfz der EVU müssen mit Zugbeeinflussungseinrichtungen ausgerüstet sein. In Polen ist dies das System SHP und in Deutschland das System PZB 90.

(2) Auf der Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węgliniec sind Balisen für die fahrende Class B-Transition zwischen PZB und SHP vorhanden. Zusätzlich befinden sich auf der Grenzbetriebsstrecke Balisen für den Betrieb im System ETCS Level 2. *

Um die fahrende Transition nutzen zu können, muss das führende Fahrzeug über folgende zugelassene technische Ausrüstung zur Nutzung der Class B-Transition verfügen: *

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

(3) Istnieje również możliwość przełączenia systemów bezpieczający jazdy PZB/SHP podczas postoju.

Pojazdy z trakcją elektryczną muszą być technicznie przystosowane do zmiany systemu zasilania (15kV, 16,7 Hz, prąd zmienny/3kV prad stały) podczas jazdy bez zatrzymania oraz z włączonym systemem oddziaływania na pociąg PZB.

(3) Es besteht auch die Möglichkeit der Umschaltung der Zugbeeinflussungssysteme im Stand.

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

6.2.2 Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności

(1) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym pojazdy trakcyjne muszą być wyposażone w radio pokładowe GSM-R zainstalowane na stałe lub przenośne.

(2) Dla umożliwienia porozumienia pomiędzy dyżurnym ruchu stacji Węgliniec z maszynistą pociągu w przypadku awarii sieci GSM-R (PL) pojazdy trakcyjne muszą być wyposażone w urządzenia radiołączności analogowej pracujące w sieci PKP PLK S.A.

6.2.2 Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk

(1) Für den Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke müssen führende Fahrzeuge mit einem fest eingebauten oder tragbaren GSM-R Zugfunk-Fahrzeuggerät ausgerüstet sein.

(2) Um im Falle eines Ausfalls des GSM-R-Netzes (PL) eine Kommunikation zwischen dem Fahrdienstleiter des Bahnhofs Węgliniec und dem Lokführer zu ermöglichen, müssen die Triebfahrzeuge mit analogen Funkgeräten ausgestattet sein, die im Netz der PKP PLK S.A. funktionieren. *

6.3 Wymagania dotyczące pracowników przewoźnika

6.3 Anforderungen an das Personal des EVU

6.3.1 Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI

Porozumiewanie się między pracownikami KPP a dyżurnym ruchu (prowadzenie ruchu przez DB InfraGO 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 Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU

Die Verständigung zwischen den Mitarbeitern der EVU und dem Fahrdienstleiter (Betriebsführung durch die DB InfraGO 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.

6.3.2 Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG

Na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO 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 poleceń istotnych ze względów bezpieczeństwa (np. polecenia zatrzymania awaryjnego; w razie potrzeby porozumiewania się podczas manewrowania), a także zgodny z regułami proces komunikacji, obejmujący np. takie komunikaty jak „powtarzam“, „zgadza się“, „nie zgadza się“ itd..

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

6.3.2 Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG

Im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO 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 gehören 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 diktiert werden, muss der Triebfahrzeugführer im Rahmen der erforderlichen Sprachkompetenzen in der Lage sein, schriftliche Befehle auszufüllen, das Diktierte zu wiederholen und zu verstehen.

Podczas rozmów między dyżurnym ruchu a maszynistą pojazdu trakcyjnego liczby będą wypowiadane jako ciąg pojedynczych cyfr. Nie będą oni używać skrótów i będą używać pełnych nazw posterunków ruchu. W przypadku konieczności literowania pojęć należy korzystać z międzynarodowego alfabet fonetycznego zgodnie z TSI OPE:

Bei Gesprächen zwischen dem Fdl und dem Triebfahrzeugführer werden Zahlen als eine Folge der einzelnen Ziffern ausgesprochen. Sie verzichten auf Abkürzungen und sie verwenden die vollständigen Namen der Betriebsstellen. Müssen Begriffe buchstabiert werden, ist das Internationale Phonetische Alphabet der TSI OPE zu verwenden:

Buchstabe **Litera**	**International** **Międzynarodowy**
A	Alpha
B	Bravo
C	Charlie
D	Delta
E	Echo
F	Foxtrot
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	Whisky
X	X-ray
Y	Yankee
Z	Zulu

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

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

6.3.3 Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.

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

6.3.3 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 Przepisy ruchu

7.1 Miejscowe uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S. A. i DB InfraGO AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych

7 Regeln für den Betrieb

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

Lp. Nr / Lfd. Nr.	Według instrukcji / Hinweis auf Vor-schrift der PKP PLK S.A.	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmen abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Według Ril / Hinweis auf Ril der DB InfraGO AG
(…)		(...)	(…)	
3		**Jazda pociągu**	**Durchführung von Zugfahrten**	
	Do Ir-1 §4 ust. 6	Za prowadzenie ruchu pociągów na stacji Horka Gbf odpowiedzialny jest dyżurny ruchu odcikowy Hoyerswerda 1, który jest wskazany w MPG jako dyżurny ruchu stacji Horka Gbf. Jego miejsce pracy znajduje się w Centrali ruchu w Lipsku. Urządzenia srk są z reguły zdalnie sterowane. W przypadku sytuacji awaryjnych stacja Horka Gbf może być obsługiwana przez dyżurnego ruchu na stanowisku w Centrali ruchu Hoyerswerda. Posterunek odgałęźny Bielawa Dolna jest zdalnie sterowany przez dyżurnego ruchu z nastawni dysponującej Węgliniec „Wg". W przypadku sytuacji awaryjnych posterunek odgałęźny Bielawa Dolna może być sterowany przez dyżurnego ruchu z nastawni miejscowego sterowania w Bielawie Dolnej.	Zuständig für die Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf dem Bf Horka Gbf ist der Fdl Unterzentrale (UZ) Hoyerswerda 1. In dieser ÖGV wird er als „Fdl Horka Gbf" bezeichnet. Sein Arbeitsplatz befindet sich in der Betriebszentrale Leipzig. Die sicherungstechnischen Anlagen werden in der Regel fernbedient. Im Störungsfall kann ein Notbedienplatz in der Unterzentrale (UZ) Hoyerswerda für die Bedienung des Bahnhofs Horka Gbf besetzt werden. Die Üst Bielawa Dolna wird vom Fdl des Stellwerks „Wg" Węgliniec fernbedient. Im Störungsfall kann die Üst Bielawa Dolna von einem Fdl im Stellwerk Bielawa Dolna örtlich bedient werden.	Zu 408.0111
4		**Polecenia i telefonogramy zapowiadawcze**	**Aufträge und Meldungen**	
	Do Ir-1 § 23 ust. 7,8 i 9	W poleceniach i telefonogramach zapowiadawczych 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 telefonogramach zapowiadawczych 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"	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.	Zu 408.0202 Abschn. 1 Zu 408.2202 Abschn.1

5		**Dodatkowe informacje dotyczące pociągów przewożących towary niebezpieczne**	**Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern**	
		<u>Planowanie</u>	<u>Planung</u>	
	Do Ir-1 § 24 ust. 13 i § 37 ust. 7 pkt 6 i § 14 ust. 9 i § 28 ust. 2 Ir-16 § 12	W przypadku towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka zgodnie z punktem 1.10.3.1.2. RID (TWR) obowiązuje przewoźnika po stronie polskiej zaplanowanie pociągów za pośrednictwem systemu „SEPE” PKP PLK S.A.	Bei gefährlichen Gütern mit hohem Risiko gemäß Punkt 1.10.3.1.2. des RID hat das auf polnischer Seite auftretende EVU die Züge über das System "SEPE" bei der PKP PLK S.A. zu planen.	
		W przypadku braku technicznej możliwości przeprowadzenia planowania w „SEPE”, wyznaczony pracownik przewoźnika powiadamia telefonicznie dyspozytora ds. planowania produkcji w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. w Wrocławiu tel. +48 71 717 1370 (idde6.planowanie@plk-sa.pl), podając informacje zgodnie z 8. 1) a) i b) § 17, Instrukcji Ir- 16 PKP PLK S.A..	Bei fehlenden technischen Möglichkeiten, die Planung in "SEPE" durchzuführen, benachrichtigt ein ernannter Mitarbeiter des EVU fernmündlich den Disponenten für die Produktionsplanung in der Außenstelle der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. in Wrocław unter der Telefonnummer +48 71 717 1370 (idde6.planowanie@plk-sa.pl), unter Angabe der Informationen gemäß 8. 1) a) und b) § 17, der Gefahrgutvorschrift Ir- 16 der PKP PLK S.A..	
		Wyznaczony pracownik przewoźnika potwierdza wprowadzone informacje do systemu „SEPE” PKP PLK S.A poprzez zgłoszenie telefoniczne do dyspozytora ds. planowania produkcji w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym we Wrocławiu tel. +48 71 717 1370 od którego otrzymuje potwierdzenie planowania.	Ein ernannter Mitarbeiter des EVU bestätigt die in das System "SEPE" der PKP PLK S.A. eingegebenen Informationen durch fernmündliche Mitteilung an den Disponenten für die Produktionsplanung in der Außenstelle der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. in Wrocław unter der Telefonnummer +48 71 717 1370.	
		Działający po stronie Niemieckiej przewoźnik, zamawiający trasę w DB InfraGO AG musi uwzględnić niezbędne postoje przy zamówieniu tras pociągów zgodnie z powyższymi procesami.	Das auf deutscher Seite auftretende EVU muss bei der Trassenanmeldung, die für die genannten Verfahren notwendigen Aufenthaltszeiten berücksichtigen.	
		<u>Realizacja</u>	<u>Durchführung</u>	
		W przypadku kursowania pociągów z towarem niebezpiecznym, w tym z TWR (towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z tabelą 1.10.3.1.2 RID), przewoźnik zamawiający trasę pociągu w PKP PLK S.A., ma obowiązek przekazać dyżurnemu ruchu stacji Węgliniec wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociagu przed wjazdem na odcinek eksploatowany w ruchu granicznym.	Beim Befördern von Zügen mit gefährlichen Gütern einschließlich gefährlicher Güter mit hohem Risiko gemäß Tabelle 1.10.3.1.2 RID ist das bei der PKP PLK S.A. trassenbestellende EVU verpflichtet, dem Fahrdienstleiter des Bahnhofs Węgliniec vor Befahren der Grenzbetriebsstrecke die Wagenliste zu übermitteln.	
6		**Dodatkowe informacje dotyczące pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne**	**Zusätzliche Informationen über Züge, die außergewöhnliche Sendungen befördern**	
		W przypadku przewozu przesyłek nadzwyczajnych obowiązuje przewoźnika po stronie polskiej zaplanowanie pociągów za pośrednictwem systemu „SEPE” PKP PLK S.A.	Bei außergewöhnlichen Sendungen hat das bei der PKP PLK S.A. trassenbestellende EVU, die Züge über das System "SEPE" der PKP PLK S.A. zu planen.	

		W przypadku braku technicznej możliwości przeprowadzenia planowania w „SEPE”, wyznaczony pracownik przewoźnika powiadamia telefonicznie dyspozytora ds. planowania produkcji w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. w Wrocławiu tel. +48 71 717 1370 (idde6.planowanie@plk-sa.pl), podając informacje zgodnie z § 9 Instrukcji Ir- 13 PKP PLK S.A.. Wyznaczony pracownik przewoźnika potwierdza wprowadzone informacje do systemu „SEPE” PKP PLK S.A. poprzez zgłoszenie telefoniczne do dyspozytora ds. planowania produkcji w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym we Wrocławiu tel. +48 71 717 1370 od którego otrzymuje potwierdzenie planowania.	Bei fehlenden technischen Möglichkeiten, die Planung in "SEPE" durchzuführen, benachrichtigt ein ernannter Mitarbeiter des EVU fernmündlich den Disponenten für die Produktionsplanung in der Außenstelle der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. in Wrocław unter der Telefonnummer +48 71 717 1370 (idde6.planowanie@plk-sa.pl), unter Angabe der Informationen gemäß § 9 der Disponentenvorschrift Ir-13 der PKP PLK S.A.. Der beauftragte Mitarbeiter des EVU bestätigt die in das System "SEPE" der PKP PLK S.A. eingegebenen Informationen durch telefonische Mitteilung an den Disponenten für die Produktionsplanung in der Außenstelle der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. in Wrocław unter der Telefonnummer +48 71 717 1370, von dem er die Bestätigung für die Planung erhält.	
7	Do Ir-1 § 5 ust.4	**Numeracja torów szlakowych** Tor prawy Bielawa Dolna – Horka Gbf to tor szlakowy numer 1, a tor prawy Horka Gbf – Bielawa Dolna to tor szlakowy numer 2.	**Bezeichnung Streckengleise** Das Regelgleis (rechtes Gleis) Bielawa Dolna - Horka Gbf wird als Streckengleis 1 und das Regelgleis (rechtes Gleis) Horka Gbf - Bielawa Dolna wird als Streckengleis 2 bezeichnet.	Zu 408.0212 Zu 408.2212
(…)		(…)	(…)	
11	Do Ir-1 § 16 ust. 3	**Brak znajomości linii przez maszynistę** Prowadzenie pociągu przez maszynistę, nieposiadającego znajomości odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym jest zabronione.	**Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren** Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist auf der Grenzbetriebsstrecke nicht erlaubt.	Zu 408.2301 Abschn. 1
12	Do Ir-1 § 16	**Znajomość warunków lokalnych przez drużynę pociągową** <u>Stacja Węgliniec</u> Manewry pojazdami kolejowymi mogą się odbywać tylko przy udziale kierownika manewrów posiadającego znajomość warunków lokalnych i sprawne urządzenia radiołączności, zapewniające łączność z dyżurnym ruchu stacji Węgliniec. Manewry z pojazdami trakcyjnymi, mogą się odbywać bez kierownika manewrów tylko wtedy, gdy jazdy manewrowe odbywają się po zorganizowanych drogach przebiegu, maszynista posiada znajomość warunków lokalnych, a pojazd trakcyjny musi być wyposażony w sprawne urządzenia radiołączności zapewniające łączność z dyżurnym ruchu stacji Węgliniec.	**Ortskenntnis des Zugpersonals** <u>Bf Węgliniec</u> Eisenbahnfahrzeuge dürfen nur mit einem Rangierbegleiter rangiert werden; er muss über Ortskenntnis verfügen und eine funktionsfähige Funkeinrichtung zur Verständigung mit dem Fdl Węgliniec mit sich führen. Tfz dürfen nur dann ohne Rangierbegleiter rangieren, wenn die Rangierfahrten auf den festgelegten Rangierwegen erfolgen, der Tf über Ortskenntnis verfügt und das Tfz mit einer funktionsfähigen Funkeinrichtung zur Verständigung mit dem Fdl Węgliniec ausgerüstet ist.	
13		**Zgłoszenie dyżurnemu ruchu gotowości pociągu do odjazdu** <u>Stacji Węgliniec</u>	**Meldung an den Fdl, dass der Zug vorbereitet ist** <u>Bahnhof Węgliniec</u>	

	Do Ir-1 § 14	Zgłoszenie dyżurnemu ruchu gotowości pociągu do odjazdu, dokonuje maszynista prowadzący pociąg przed planowym odjazdem: najpóźniej na 5 minut dla pociągów pasażerskich i na 10 dla pociągów towarowych. Dla pociągów pasażerskich dla których następuje wyłącznie zmiana numeru zgłoszenie gotowośći może nastąpic najpoźniej na 2 minuty przed planowym odjazdem.	Die Fertigmeldung nimmt der Tf spätestens 5 min vor Abfahrt bei Personenzügen und spätestens 10 min vor der Abfahrt bei Güterzügen vor der fahrplanmäßigen Abfahrt des Zuges vor. Bei Personenzügen, die nur die Zugnummer ändern, darf die Fertigmeldung spätestens 2 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt erfolgen.	Zu 408.0321 Zu 408.2321 Abschn. 2
14		**Czoło pociągu znajduje się za semaforem**	**Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus**	
	Do Ir-1 § 62 ust. 5	Jeśli na odcinkach prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. nie można stwierdzić jaki jest sygnał na semaforze lub nie można podać sygnału zezwalającego na semaforze na odcinkach prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. i DB InfraGO AG dyżurny ruchu wydaje zezwolenie rozkazem pisemnym.	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 InfraGO AG das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden, muss der Fahrdienstleiter die Zustimmung durch Befehl erteilen.	Zu 408.0331 Abschn. 3 Abs. 3 Zu 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3
15		**Rozkazy pisemne**	**Schriftliche Befehle**	
	Do Ir-1 § 58	Dyżurny ruchu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym wydaje polecenia na przejazd przez granicę za pomocą druków rozkazów pisemnych zgodnie z załącznikiem 10.1.	Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke erteilen Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten mit den Befehlsvordrucken, gemäß Anhang 10.1.	Zu 408.0411 Zu 408.2411
		Druki rozkazów są przystosowane do użytku na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym.	Die Befehlsvordrucke sind für die Anwendung auf den Grenzbetriebsstrecken angepasst.	
16		**Przekazywanie dwujęzycznego rozkazu**	**Zweisprachigen Befehl übermitteln**	Zu 408.0411 Abschn.2 Zu 408.2411 Abschn. 2
	Do Ir-1 § 58	Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dwujęzyczne rozkazy pisemne są z reguły dyktowane przez radiotelefon.	Auf der Grenzbetriebsstrecke werden zweisprachige Befehle an Züge in der Regel fernmündlich diktiert.	
17		**Zasady dotyczące rozkazów w ruchu granicznym**	**Regeln für Befehle im Grenzverkehr**	
	ust. § 58	Każdy dyżurny ruchu wydaje rozkazy zgodnie z własnymi przepisami i zasadami niniejszego MPG.	Jeder Fdl fertigt die Befehle nach seinem Regelwerk und nach den Regeln dieser ÖGV aus.	Zu 408.0411 Abschn.2 Zu 408.2411 Abschn.2
		Formularz dla rozkazów 1-9 d/pl (302.2000V01) jest drukowany po obu stronach.	Der Vordruck Befehle 1-9 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V01).	
		Rozkazy 1-9 znajdują się na stronie przedniej, a uzasadnienie dla rozkazów 5 lub 6 na stronie tylnej. Przyczyny 80 do 84 zostały dodane tylko dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym.	Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 1-9 d/pl. Auf der Rückseite befinden sich die Gründe zum Befehl 5 bzw. 6 d/pl. Zusätzlich wurden die Gründe 80 - 84 für den Grenzbetrieb aufgenommen.	Zu 408.0411
		Formularz dla rozkazów 21-95 (302.2000V02) jest drukowany po obu stronach.	Der Vordruck Befehl 21-95 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V02).	Zu 408.2411 Abschn. 2.8
		Na stronie przedniej znajdują się rozkazy 21-95 d/pl, a na stronie tylnej Załącznik językowy do polecenia 95.95 d/pl.	Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 21-95 d/pl. Auf der Rückseite befindet sich das Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95 d/pl.	

		Druki rozkazów 1-9 d/pl oraz rozkazów 21-95 d/pl mogą być wypełnione tylko z jednej strony.	Die Vordrucke Befehle 1-9 d/pl und Befehle 21-95 d/pl dürfen nur einseitig beschrieben werden.	
		Użycie pola opisowego nie jest zalecane. W celu uzyskania dodatkowych poleceń należy używać rozkazy 21-95.	Die Verwendung von Freitexten ist nicht vorgesehen. Für zusätzliche Anweisungen werden die Befehle 21 – 95 d/pl genutzt.	
		W rozkazie 95.95 uwzględniono dodatkowe dwujęzyczne sformułowania W1 - W14 dla ruchu granicznego.	Im Auftrag 95.95 wurden zusätzlich zweisprachige Wortlaute W1 – W14 für den Grenzbetrieb aufgenommen.	
		Jeśli wyjątkowo konieczne jest użycie pola opisowego, musi być zaznaczone w rozkazie 95 w poleceniu 95.95, a wolny tekst musi być wprowadzony w dwóch językach.	Muss ausnahmsweise ein Freitext verwendet werden, ist im Befehl 95 der Auftrag 95.95 anzukreuzen und der Freitext zweisprachig einzutragen.	
(…)		(…)	(…)	
19	Do Ir-1 § 51 ust. 1 pkt 1 Ir-11 § 28	**Powiadomienie o danych rozkładu jazdy przez dyżurnego ruchu** Dyżurny ruchu może podawć dane o rozkładzie jazdy z dwujęzycznym rozkazem 95.95 wraz z załącznikiem językowym W 1.	**Bekanntgabe von Fahrplanangaben durch den Fdl** Fahrplanangaben dürfen durch den Fdl mit dem zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben werden.	Zu 408.0431 Abschnitt 2 c)
20	Do § 59 oraz 62, ust. 6	**Ograniczenie prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym** Przy doraźnych ograniczeniach prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należy powiadomić właściwą dyspozyturę. O ostrzeżeniach doraźnych należy informować drużyny pociągowe przy pomocy rozkazów pisemnych 5. Ograniczenia występujące po stronie niemieckiej podawane są w „La”, natomiast Ograniczenia stałe występujące po stronie polskiej podawane są w WOS dla Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu. Ograniczenia prędkości na odcinku PKP PLK S.A. mogą zostać ujęte w „La” do czasu ujęcia ich w WOS.	**Geschwindigkeitseinschränkungen auf der Grenzbetriebsstrecke** Bei unvorhergesehenen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecken ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit dem Befehl 5 zu unterrichten. Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf deutscher Seite der Grenzbetriebsstrecke auftreten sind in die La-Dokumente aufzunehmen, und Längerfristige Geschwindigkeits-einschränkungen, welche auf polnischer Seite auftreten sind in den WOS Zakład Linii Kolejowych w Wrocław aufzunehmen. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. können - bis zur Aufnahme in den WOS in die La-Dokumente aufgenommen werden.	Zu 408.2341 Abschn. 2
(…)		(…)	(…)	
23	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 1 lit. c i do Ie-1 § 16 pkt 6c	**Powiadamianie pociągów przy prowadzeniu robót** Jeżeli na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. zostaną ustawione wskaźniki W7, aby polecic maszynistom do podawania sygnałów „Baczność“ do ostrzegania pracowników, dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę o wystawienia wskaźników W7.	**Unterrichtung der Züge bei der Ausführung von Arbeiten** Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. Signale W7 aufgestellt wurden, um den Triebfahrzeugführer zu beauftragen, Achtungssignale zu geben, um Arbeitende zu warnen, müssen die Triebfahrzeugführer grenzüberschreitender Züge über die Aufstellung des Signals W 7 unterrichtet werden.	

(…)		(…)	(…)	
25		**Przesyłki wyjątkowo ciężkie**	**Schwerwagen**	
	Do Ir-1 § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 3 pkt 1 lit. d) Ir-10 § 21, 22, 23	Kiedy w telegramie zarządzającym jest podane, że przesyłka wyjątkowo ciężka poruszać się będzie z prędkością mniejszą niż podana w rozkładzie jazdy prędkość dopuszczalna składu pociągu, dyżurni ruchu musi maszyniście wydać dwujęzyczny rozkaz 5 przyczyna 40.	Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, müssen die Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer einen zweisprachigen Befehl 5 Grund Nr. 40 erteilen.	Zu 408.0435 Abschn. 2
26		**Przeprowadzanie przesyłek z przekroczoną skrajnią przez miejsce zwężone (z ograniczoną skrajnią budowli)**	**Vorbeileiten von Lü-Sendungen an Engstellen**	
		(…)	(…)	
		Na odcinku prowadzenia ruchu DB InfraGO AG pociągi które z przesyłkami nadzwyczajnymi będą przejeżdżać przez miejsca z ograniczoną skrajnią budowli, przejazd musi się odbyć pod nadzorem specjalisty DB InfraGO AG i należy potwierdzić dyżurnemu ruchu obecność specjalisty w pociągu lub na miejscu z ograniczoną skrajnią budowli.	Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB InfraGO AG ein Zug, der eine außergewöhnliche Sendungen befördert, an einer Engstelle durch eine Fachkraft der DB InfraGO AG vorbeizuleiten ist, muss dem Fdl bestätigt werden, dass sich die Fachkraft im Zug oder an der Engstelle befindet.	
		Jeżeli pociągi z przesyłkami nadzwyczajnymi na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. będą przejeżdżać przez miejsca na styku z istniejącą skrajnią budowli, przejazd musi się odbyć dodatkowo pod nadzorem przedstawicieli PKP PLK S.A. w uzgodnieniu z dyżurnym ruchu przed odjazdem pociągu.	Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. Züge mit außergewöhnlichen Sendungen an Schnittstellen mit dem Lichtraumprofil vorbeifahren müssen, muss die Vorbeifahrt zusätzlich unter Aufsicht eines Vertreters der PKP PLK S.A. in Abstimmung vor der Fahrt mit dem Fdl erfolgen.	
27		**Szczególne uregulowania przy popychaniu**	**Besondere Regeln für das Nachschieben**	
	Do Ir-1 § 66 ust. 6	Stosowanie lokomotyw popychających przekraczający granicy jest zabronione.	Grenzüberschreitende Züge dürfen nicht nachgeschoben werden.	Zu 408.2441
28		**Pociągi pchane**	**Geschobene Züge**	
	Do Ir-1 § 67 ust. 1	Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.	Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf der Grenzbetriebsstrecke außer Meß-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	Zu 408.0445 Zu 408.2445
29		**Odwołanie polecenia odjazdu lub przejazdu**	**Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages**	
	Do Ir-1 § 47	W obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. wygaszenie sygnału zastępczego traktowane jest jako odwołanie zezwolenia na odjazd lub przejazd pociągu, o ile czoło pociągu nie minie tego sygnału.	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.	Zu 408.0411 Abschn. 5 408.2411 Abschn. 5

		Jeżeli zezwolenie na odjazd lub przejazd wydane rozkazem musi zostać anulowane, należy wydać nowy rozkaz 4.	Ist eine durch Befehl gegebene Zustimmung zur Ab- oder Durchfahrt zu widerrufen, so ist der Befehl 4 zu erteilen.	
(…)		(…)	(…)	
31		**Polecenie jazdy po torze lewym**	**Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis**	
	Do Ir-1 § 54 ust. 7	W przypadku, gdy dyżurny ruchu nie może udzielić maszyniście zezwolenia na jazdę po torze lewym poprzez sygnał zezwalający (na PKP również Sz) wraz z W 24/Zs 6, on może udzielić maszyniście polecenie jazdy po torze lewym poprzez wydanie rozkazu. Dyżurni ruchu używają do tego dwujęzyczny rozkaz 23.	Wenn der Auftrag zur Fahrt ins Gegengleis nicht signalisiert werden kann, darf der Fahrdienstleiter dem Triebfahrfahrzeugführer den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis mit schriftlichem Befehl erteilen. Der Fahrdienstleiter erteilt dafür den zweisprachigen Befehl 23.	Zu 408.0463 Abschn. 10 und zu 408.2463 Abschn. 1
(…)		(…)	(…)	

49		**Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym**	**Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten**	
	Do Ir-1 § 55 ust. 10, 12	Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dopuszczalna prędkość jazdy po torze zamkniętym wynosi:	Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt	Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481 Abschn. 7
		- dla pojazdów ciągnionych po torze zamkniętym 50 km/h,	- für gezogene Sperrfahrten 50 km/h,	
		- dla pociągów pchanych po torze zamkniętym 30 km/h, przez przejazdy kolejowo-drogowe bez technicznego zabezpieczenia 20 km/h,	- für geschobene Sperrfahrten 30 km/h, jedoch bei Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung 20 km/h,	
		- dopuszczalna prędkość pługu odśnieżnego wynika z instrukcji obsługi pługu odśnieżnego.	- die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt richtet sich nach der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs.	
50		**Jazda powrotna lub kontynuacja jazdy po torze zamkniętym**	**Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt**	
	Do Ir-1 § 55 ust. 6, 7	Jeśli podczas jazdy po torze zamkniętym pociąg jest zatrzymany na wolnym szlaku, wówczas maszynista musi, możliwie jak najszybciej, porozumieć się z dyżurnym ruchu, który wyprawił 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.	Bei Halt einer Sperrfahrt auf der freien 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.	Zu 408.0481
51		**Zakończenie jazdy po torze zamkniętym**	**Sperrfahrt beenden**	
	Do Ir-1 § 55	Jeżeli jazda po torze zamkniętym kończy się na stacji, wówczas maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd pociągu w pełnym składzie.	Wenn eine Sperrfahrt auf einem Bahnhof endet, muss der Tf dem Fdl die Ankunft aller Fahrzeuge melden.	Zu 408.0481
(…)		(…)	(…)	

54		**Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia**	**Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen**	
	Do Ir-1 § 64 ust. 12 i ust. 14 Ir-1a § 7 ust. 6	Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego porozumiewanie się z dyżurnym ruchu w następujących sytuacjach:	Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen:	Zu 408.0531 Abschn. 1 Zu 408.2531
		a) niedopuszczalne przejechanie obok semafora oraz innych sygnalizatorów wskazujących „Stój”;	a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal,	
		b) przejechania poza miejsce wymaganego zatrzymania według rozkazu pisemnego;	b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre,	
		c) nagłego hamowania z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający;	c) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt,	
		d) nagłego hamowania z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy semaforze, który pokazuje „światło unieważniające”;	d) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt,	
		e) nagłego hamowania z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy tarczy zaporowej (świetlnej) – która pokazuje sygnał Ra 12;	e) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt,	
		f) nagłego hamowania z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy tarczy zaporowej (świetlnej) – która pokazuje „światło unieważniające”;	f) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt,	
		g) niedopuszczalne przejechanie obok miesca z „Stój“ z systemu ETCS;	g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt,	
		h) zmian do trybu „TR“ w systemie ETCS;	h) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR,	
		i) zmian do trybu „TR“ w systemie ETCS wraz z komunikatem „wyposażenie szlakowe niekompatybilne“;	i) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“,	
		j) nagłego hamowania w systemie ETCS poziom „0” w trybie “UN” przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający;	j) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt,	
		k) nagłego hamowania w systemie ETCS poziom „0” w trybie “UN” przy semaforze, który pokazuje „światło unieważniające”.	k) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt.	
		Maszynista może kontynuować jazdę dopiero po otrzymaniu pisemnego rozkazu.	Die Weiterfahrt darf nur nach Erteilung eines Befehls erfolgen.	
		Dyżurni ruchu używają do tego dwujęzyczny rozkaz 2 i wskazują w poleceniu x.95 na załącznik językowy W 11.	Die Fahrdienstleiter erteilen dafür den zweisprachigen Befehl 2, und verweisen im Auftrag x.95 auf das Wortlautbeiblatt W 11.	

55		**Pominięcie sygnału „Stój” bez pozwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A.**	**Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Haltsignal**	
	Do Ir-1 § 64 ust. 13	Jeżeli na posterunkach ruchu PKP PLK S.A. pociąg bez pozwolenia minął semafor wskazujący sygnał „Stój” i zatrzymał się poza ukresem rozjazdu, maszynista musi natychmiast podać „Alarm”.	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.	Zu 408.0531 Abschn. 1 Zu 408.2531
(…)		(…)	(…)	
58		**Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych - Oznaczenie czoła pociągu**	**Signale an Zügen – Spitzensignal**	
	Do Ie-1 § 14 ust (1), pkt 2)	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 Pc1/Zg1.	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.	Zu 301.1101 Abschn. 2
59		**Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu**	**Spitzensignal nicht in Ordnung**	
	Do Ir-1 § 77 ust. 1	Jeżeli stwierdzono nieprawidłowy sygnał czoła pociągu, należy zgłosić to dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do granicy państwa. Dyżurny ruchu zatrzymuje tam pociąg. Po zatrzymaniu pociągu, należy postępować według przepisów KPI.	Wenn festgestellt wird, dass das Spitzensignal, nicht in Ordnung ist, ist dies dem Fahrdienstleiter der der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestelle zu melden. Der Fahrdienstleiter muss den Zug dort anhalten. Nach dem Anhalten des Zuges ist nach den Regeln des jeweiligen EIU zu verfahren.	Zu 408.0551 Abschn. 1 Zu 408.2691 Abschn. 6
(…)		(…)	(…)	
62		**Zmniejszone tarcie między kołami a szyną**	**Verminderter Reibwert**	
	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k)	Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kolami a szyną, to musi on powiadomić kolejne pociągi jadące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym. (...) 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.	Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen. (…) Die Triebfahrzeugführer haben während der Fahrt das Bremsverhalten des Zuges zu prüfen und das Ergebnis dem Fahrdienstleiter zu melden. Haben die Triebfahrzeugführer festgestellt, dass keine Bremsverlängerungen mehr auftreten, ist auf die Unterrichtung weiterer Züge zu verzichten.	Zu 408.0561 und 408.2561 Abschn. 2 Abs. 2

63		**Nieplanowe zatrzymanie pociągu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym (np. uszkodzenie pojazdu trakcyjnego)** (...) Jeśli maszynista pojazdu hybrydowego może kontynuować jazdę unieruchomionego pociągu, to po zmianie rodzaju trakcji, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu. (...)	**Halt aus unvorhergesehenem Anlass (z.B. Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke)** (…) Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegengebliebenen Zuges fortsetzen kann, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren. (…)	
64	Do Ir-1 § 70 ust. 1-5	**Pozwolenie, prędkość i warunki szczególne przy cofaniu pociągu** Dyżurny ruchu wydaje zgodę na cofanie pociągu ze szlaku rozkazem, dyżurny ruchu rozkazem 95.95 i załącznikiem językowym przyczyna nr W3. Dla pociągów przekraczających granicę cofanie pociągu bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu jest zabronione. (...) 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.	**Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen** Die Zustimmung zum Zurücksetzen von der freien Strecke erteilt der Fahrdienstleiter mit Auftrag 95.95 und Wortlautbeiblatt W 3. Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten. (…) Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann. 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden. Der Triebfahrzeugführer muss das Ende des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des zurückgesetzten Zuges dem Fahrdienstleiter melden.	Zu 408.0572 Abschn. 4-6 Zu 408.2572 Abschn. 2
65	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69; i Ie-1 § 2 ust. 14 i § 15 ust. 1 pkt 1 i 2	**Żądanie zatrzymania pociągu przy grożącym niebezpieczeństwie** Przy grożącym niebezpieczeństwie, któremu można zapobiec lub zmniejszyć jego skutki poprzez zatrzymanie pociągów, należy nadać sygnał alarmowy do zatrzymania wg postanowień zarządcy infrastruktury, którego infrastruktura jest eksploatowana. (...)	**Nothaltauftrag geben bei drohender Gefahr** Bei drohender Gefahr, die durch Anhalten von Zügen abgewendet oder gemindert werden kann, ist der Nothaltauftrag nach den Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers zu geben, dessen Infrastruktur befahren wird. (…)	Zu 408.2581 Abschn. 3
66	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 Ir- 5 § 12a Ie-1 § 15 ust. 1 pkt. 1 lit d i pkt 2 lit e i f	**Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC** Po otrzymaniu: - sygnału alarmowego A 1r i braku określenia przyczyn jego nadania z dyżurnym ruchu – maszynista może jechać dalej po wcześniejszym zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy,	**Notruf / Alarmsignal** Nach dem Erhalt: - 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,	Zu 408.0581 Abschn. 3 Zu 408.2581 Abschn. 3

		- „Kolejowe połączenie alarmowe REC" DB InfraGO AG maszynista musi natychmiast zmniejszyć prędkość pociągu do prędkości wymaganej dla jazdy na widoczność, jeżeli nie następuje „polecenie zatrzymania alarmowego",	- eines Notrufs der DB InfraGO 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,		
		maszynista może jechać dalej na zasadach jazdy na widoczności do najbliższego posterunku ruchu nawet, jeżeli posterunek ten leży na obszarze prowadzenia ruchu sąsiedniego zarządcy infrastruktury, chyba że otrzymał od dyżurnego ruchu inne polecenie.	nach den Regeln des Fahrens auf Sicht bis zur nächsten Betriebsstelle fahren – auch wenn sich diese Betriebsstelle im Bereich der Betriebsführung des benachbarten EIU befindet, wenn er keine anderen Meldungen oder Aufträge des Fdl erhält.		
67	Do Ir- 1 § 64 ust. 5 oraz § 69	**Dalsze postępowanie po poleceniu zatrzymania w trybie awaryjnym**	**Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages**	Zu 408.0581 Abschn. 4 und zu 408.2581 Abschn. 4	
		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.	Das Zugpersonal darf nach Verständigung des Fahrdienstleiters außer bei Hilfeleistung für Menschen und Maßnahmen bei Betriebsgefahr nur nach den Aufträgen des zuständigen Fahrdienstleiters handeln.		
		W celu podjęcia dalszych środków właściwy dyżurny ruchu powinien wydać niezbędne polecenia.	Für die weiteren fahrdienstlichen Maßnahmen hat der zuständige Fahrdienstleiter die erforderlichen Aufträge zu erteilen.		
(…)		(…)	(…)		
80		**Zakłócenia w działaniu urządzeń pokładowych na pojeździe wyposażownym w PZB lub brak działania PZB po wyjeździe z obszaru wyposażonego w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS**	**PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört bzw. fehlende PZB bei Fahrt aus ERTMS/ETCS**		
		Jeżeli pojazd sygnalizuje, że PZB nie działa lub automatyczne przełączenie na ETCS poziom 0 jest niemożliwe, maszynista musi zatrzymać pociąg i poinformować dyżurnego ruchu o niedziałajacym PZB, swojej lokalizacji, oraz jeśli jest to konieczne, o zmianie poziomu ETCS na poziom 0.	Wenn das Fahrzeug anzeigt, dass die PZB fehlt bzw. ein automatischer Levelwechsel nach ETCS Level 0 erfolgte, muss der Tf den Zug anhalten und dem Fahrdienstleiter die nicht wirksame PZB, ggf. den Levelwechsel nach ETCS-Level 0 und seinen Standort mitteilen.	Zu 408.0653 Abschn.5 408.2653 Abschn. 5	
81		**Nie nastąpiła automatyczna zmiana poziomu przed semaforem wyściowym w Horce / przejechanie obok semafora wyjściowym na podstawie rozkazu pisemnego**	**Automatischer Levelwechsel vor dem Ausstiegsignal Horka hat nicht stattgefunden / Vorbeifahrt am Ausstiegssignal mit Befehl**		*
		W przypadku, gdy pociąg zatrzymuje przed semaforem wyjściowm stacji Horka Gbf i nie nastąpiła automatyczna zmiana poziomu do ETCS poziom STM tryb PZB/LZB, dyżurny ruchu Horka Gbf udziela rozkaz 28 z treściem „wybrać poziom STM / wybrać tryb PZB/LZB" plus rozkaz 29 z .... 29.20 „Jechać 2000 m z maksymalną prędkoscią 40 km/h".	Wenn ein Zug am Ausstiegssignal Horka Gbf zum Halten gekommen ist, und ein automatischer Levelwechsel von nach ETCS Level NTC PZB/LZB nicht stattgefunden hat, erteilt der Fdl Horka Gbf einen Befehl 28 „Wählen Sie ETCS-Level NTC, ETCS-Betriebsart PZB/LZB" + Befehl 29 mit Auftrag 29.20 „Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren".	Zu 408.0653	*

(…)		(…)	(…)	

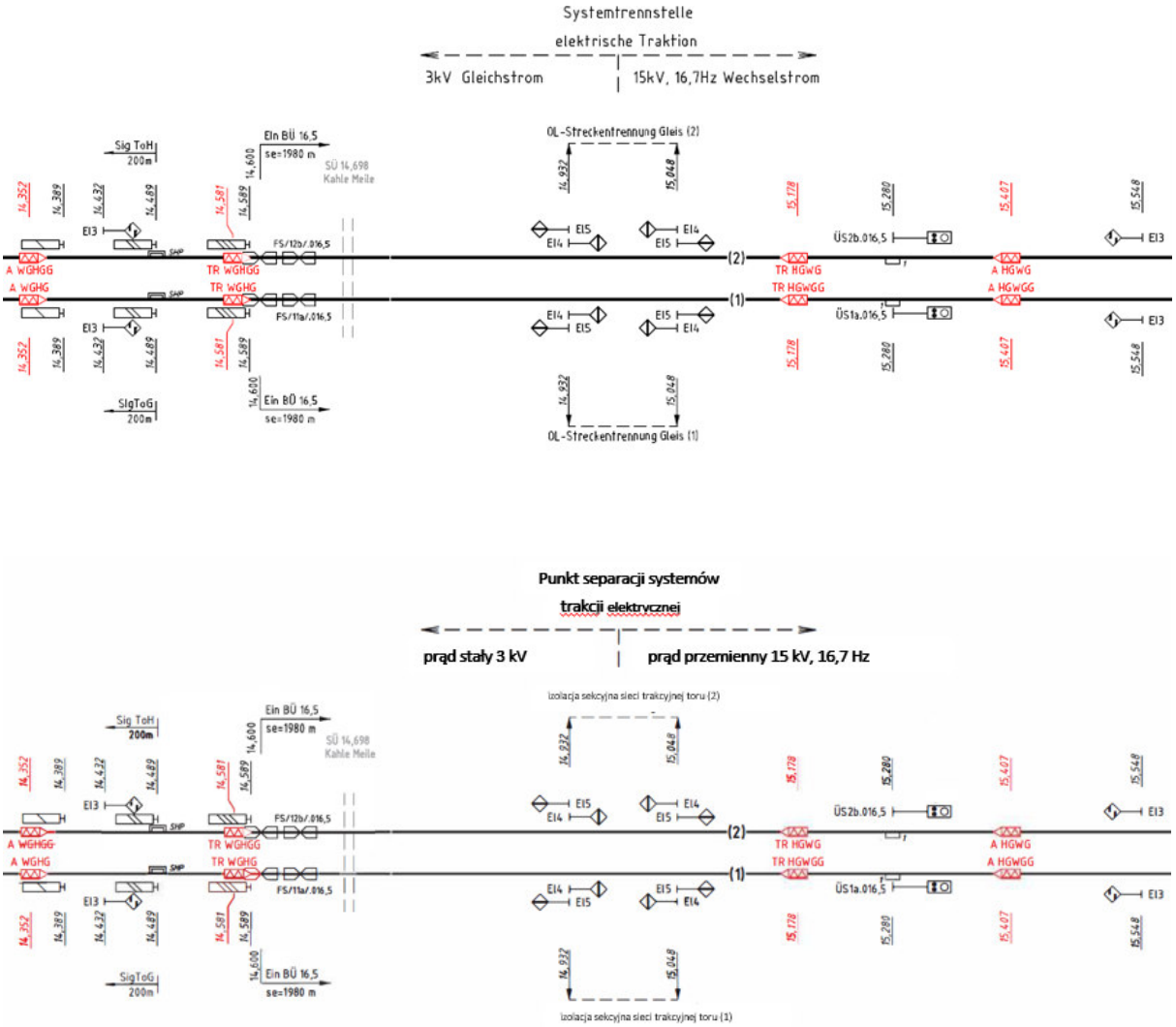
84		**Zgłoszenie zwolnienia toru szlakowego po zakończeniu manewrów**	**Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden**		*
	Do Ir- 1 § 12 ust. 2 i 4, Ir-9 § 15 ust. 2	Maszynista lub kierownik manewrów musi zgłosić właściwemu dyżurnemu ruchu (nastawniczemu) ukończenie manewrów i powrót składu manewrowego w całości zgodnie z przepisami KPI prowadzącego ruch.	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.	Zu 408.4841 Abschn. 4	

7.2 Uregulowania podczas zmiany systemu bezpieczeństwa za pomocą balis Class B podczas jazdy

(1) Ogólne uregulowania

Zmiana systemu bezpieczeństwa w pociągach wyposażonych w urządzenia techniczne, umożliwiające zmianę systemu z zastosowaniem balis Class B następuje automatycznie podczas przejazdu nad grupą eurobalis przedstawionych na schemacie lokalizacji balis. Komunikaty o zmianie systemu bezpieczeństwa w urządzeniach pokładowych pojazdu wymagają potwierdzenia przez maszynistę.

Schemat lokalizacji balis:



W przypadku pojazdów prowadzonych trakcją elektryczną zmiana systemu zasilania (15kV, 16,7Hz prąd zmienny / 3kV prąd stały) dokonywana jest przez maszynistę ręcznie podczas jazdy zgodnie z ustawionymi wskaźnikami.

7.2 Regeln für die Transition bei Umschaltung der Zugbeeinflussung fahrend mit Class B-Balisen

(1) Allgemeine Regeln

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

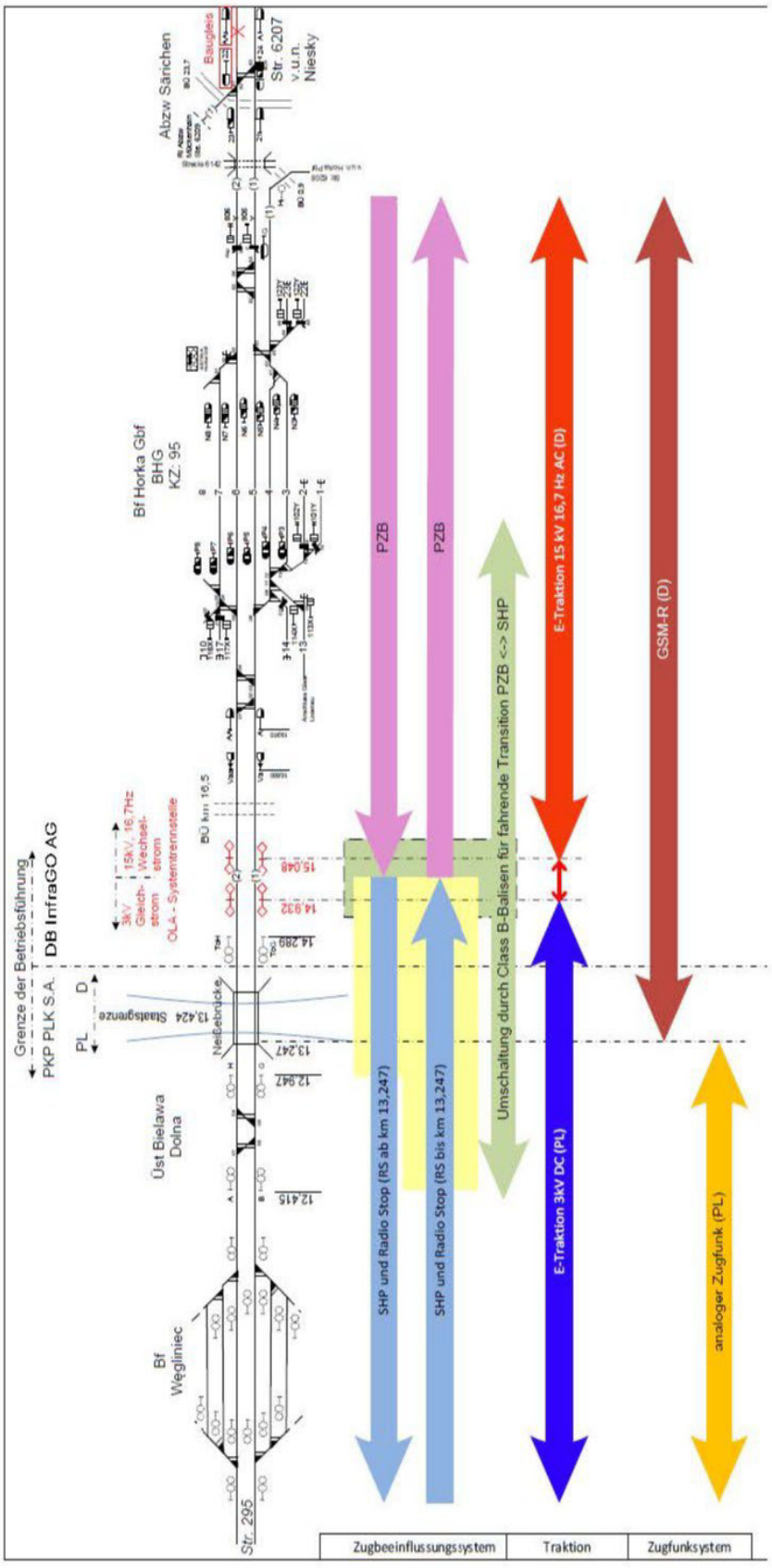
Lageplan Balisen:

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

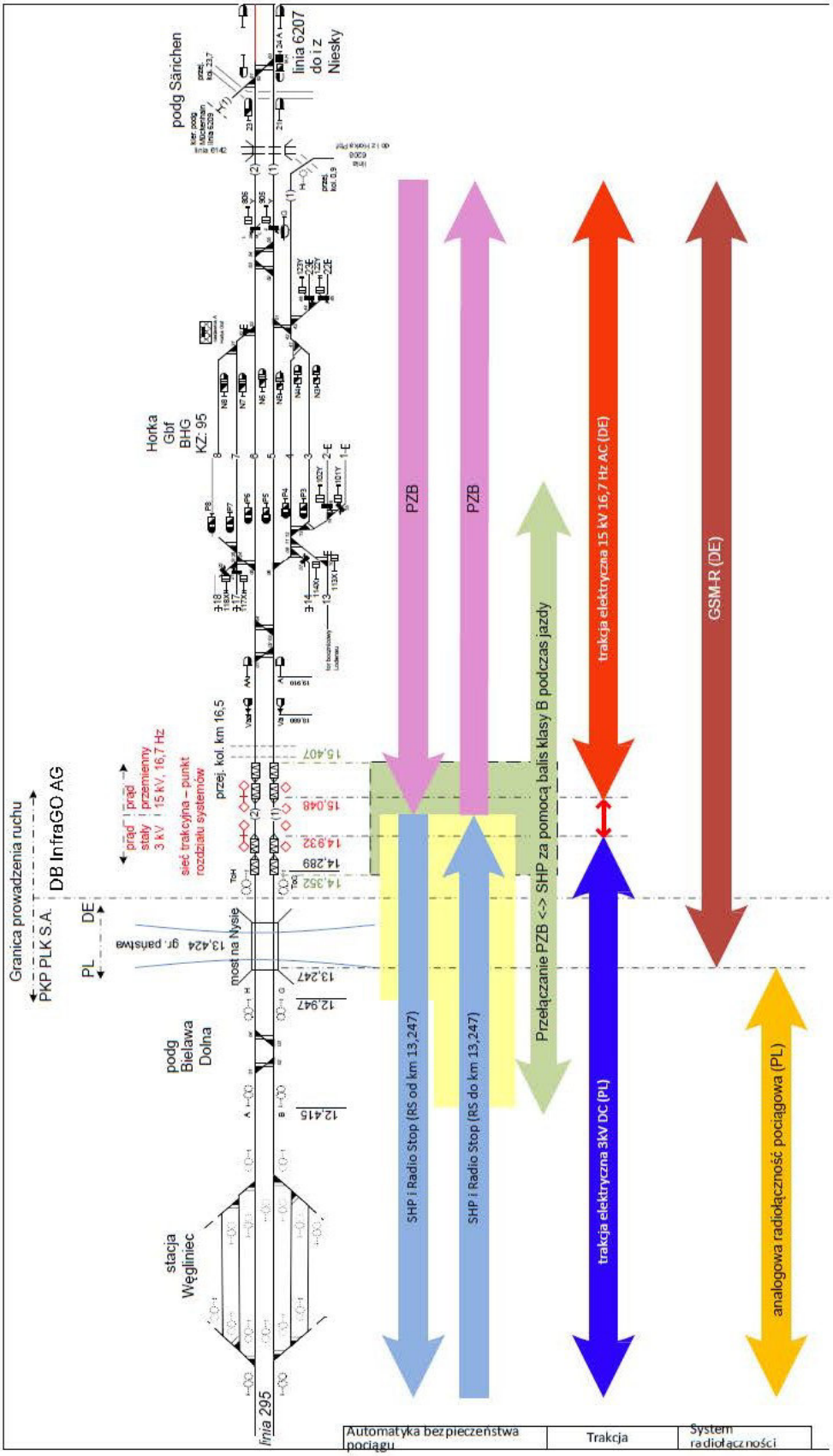
Fachautor: I.IBB 34; Marvin Christ; Tel.: +49 1523 7561562

(2) Kierunek jazdy Węgliniec - Horka Gbf	**(2) Fahrtrichtung Węgliniec - Horka Gbf**
Do czasu zmiany systemu radiołączności pociągowej na GSM-R (PL) obowiązują następujące zasady:	Bis zur Bekanntgabe des Wechsels des polnischen Zugfunksystems zu GSM-R (PL) gilt folgendes: *
Urządzenie pokładowe z polską analogową radiołącznością pociągową musi być aktywne do km 13,247.	Der analoge Zugfunk polnischer Bauart muss im Zugfunkgerät bis km 13,247 aktiv sein.
Urządzenie pokładowe z niemiecką radiołącznością pociągową GSM-R (D) musi być aktywne na wysokości wskaźnika GSM-R (D) w km 13,247.	Der deutsche Zugfunk GSM-R (D) muss im Zugfunkgerät in Höhe des Orientierungszeichens GSM-R (D) in km 13,247 aktiviert werden.
Od zmiany systemu radiołączności pociągowej na GSM-R (PL), przełączenie do niemieckiej sieci GSM-R następuje na wysokości wskaźnika GSM-R (D) na kilometrze 13,247.	Ab der Bekanntgabe des Wechsels des polnischen Zugfunksystems zu GSM-R (PL), erfolgt die Umschaltung in das deutsche GSM-R-Netz am Orientierungszeichen GSM-R (D) in km 13,247. * *
Przełączenie systemów zasilania sieci trakcyjnej odbywa się zgodnie z osygnalizowaniem wskaźnikami.	Das Umschalten des Stromsystems erfolgt gemäß der Signalisierung.
Pojazd prowadzący pociąg przejeżdża w km 14,352 nad balisą zapowiadającą zmianę systemu bezpieczeństwa.	Das führende Fahrzeug passiert die Ankündigungs-Balise in km 14,352, die die Umschaltung der Zugbeeinflussung ankündigt.
Pojazd prowadzący pociąg w km 14,581 przejeżdża nad drugą balisą, która po potwierdzeniu przez maszynistę powoduje zmianę systemu. [STM SHP przechodzi w stan spoczynku, a STM PZB przechodzi ze stanu spoczynku w stan aktywny (od tego momentu PZB jest aktywny)].	Anschließend passiert das führende Fahrzeug die Transitions-Balise in km 14,581, die nach der Quittierung durch den Tf das Umschalten der Zugbeeinflussung veranlasst [der STM SHP geht in Stand-by und der STM PZB geht von Stand-by in den aktiven Zustand (ab jetzt ist die PZB aktiv)].
W km 15,450 znajdują się balisy do nawiązania sesji komunikacyjnej do RBC Hoyerswerda C_077.	In km 15,450 befinden sich die ETCS-Netzeinwahlbalisen für den RBC Hoyerswerda C_077. *
W km 19,904 przed semaforami wjazdowymi stacji Horka Gbf 95A lub 95AA (zlokalizowanymi w km 19,910) znajdują się balisy dla wjazdu w obszar ETCS poziomu 2 (Wersja wzorca ETCS 3).	In km 19,904 befindet sich die Einstiegsbalise für die Aufnahme in die ETCS Level 2 (Baseline 3) vor dem sich im km 19,910 befindlichen Einstiegssignal (Esig 95A, bzw. 95AA des Bahnhofes Horka Gbf). *
(3) Kierunek jazdy Horka Gbf – Węgliniec	**(3) Fahrtrichtung Horka Gbf - Węgliniec**
Wyjazd z obszaru ETCS poziomu 2 zostanie zrealizowany przy semaforach wyjazdowych 95P3-95P8 stacji Horka Gbf. Jazda będzie kontynuowana w poziomie NTC – w trybie PZB.	Der Ausstieg aus dem System ETCS-Level 2 wird an den Ausstiegssignalen 95P3-95P8 (Ausfahrsignale des Bahnhofes Horka Gbf) realisiert. Die Weiterfahrt erfolgt im Level NTC Betriebsart PZB. *
Przełączenie systemów zasilania sieci trakcyjnej odbywa się zgodnie z osygnalizowaniem wskaźnikami.	Das Umschalten des Stromsystems erfolgt gemäß der Signalisierung.
Pojazd prowadzący pociąg przejeżdża w km 15,409 nad balisą zapowiadającą zmianę systemu bezpieczeństwa.	Das führende das Fahrzeug passiert die Ankündigungs-Balise in km 15,409, die die Umschaltung der Zugbeeinflussung ankündigt. *
Pojazd prowadzący pociąg w km 15,180 przejeżdża nad drugą balisą, która po potwierdzeniu przez maszynistę powoduje zmianę systemu. [STM PZB przechodzi w stan spoczynku, a STM SHP przechodzi ze stanu spoczynku w stan aktywny (od tego momentu SHP jest aktywne)].	Anschließend passiert das führende Fahrzeug die Transitions-Balise in km 15,180, die nach der Quittierung durch den Tf das Umschalten der Zugbeeinflussung veranlasst [der STM PZB geht in Stand-by und der STM SHP geht von Stand-by in den aktiven Zustand (ab jetzt ist die SHP aktiv)]. *
Do czasu zmiany systemu radiołączności pociągowej na GSM-R (PL), przełączanie urządzeń na polską łączność pociągową na kanał radiołączności R1 następuje przy wskaźniku W28 ustawionym w km 13,247.	Bis zur Bekanntgabe des Wechsels des polnischen Zugfunksystems zu GSM-R (PL), erfolgt die Umschaltung in das polnische analoge Zugfunknetz - auf den Zugfunkkanal R 1 – an dem sonstigen Signal W 28 in km 13,247. *
Od zmiany systemu radiołączności pociągowej na GSM-R (PL) przełączenia urządzeń na polską łączność pociągową GSM-R należy dokonać przy wskaźniku W 33 ustawionym w km 14,257.	Ab der Bekanntgabe des Wechsels des polnischen Zugfunksystems zu GSM-R (PL), erfolgt die Umschaltung in das polnische GSM-R-Netz an der GSM-R Funknetztafel W 33 – aufgestellt in km 14,257. *

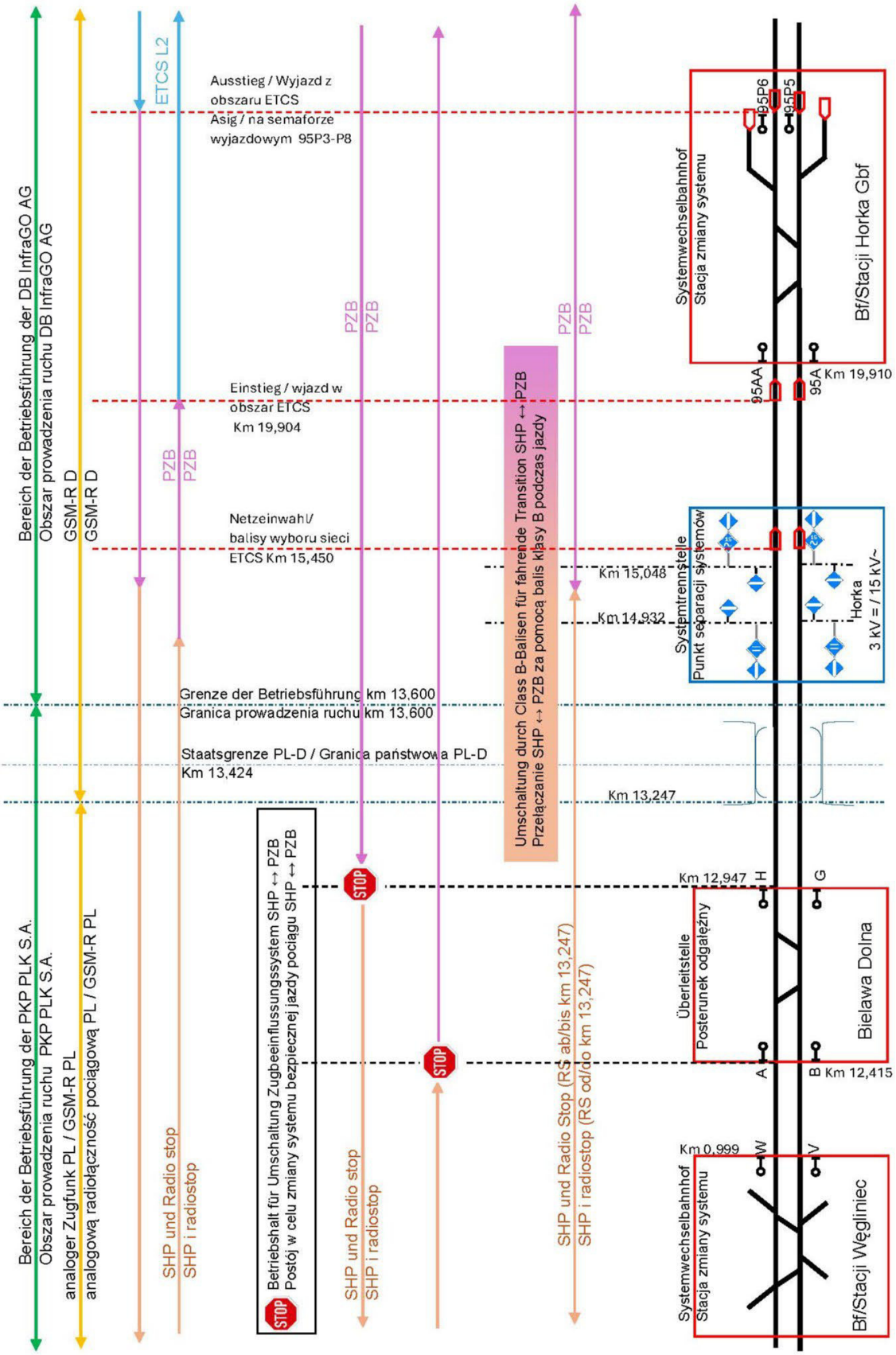
(4) Skizze Transition bei Umschaltung der Zugbeeinflussung fahrend mit Class B-Balisen



(4) Schemat sposobu zmiany systemu podczas zmiany systemow bezpieczeństwa za pomocą balis Class B podczas jazdy



(5) Schemat lokalizacji balis: **Lageplan Balisen:** *



7.3 Uregulowania sposobu zmiany systemu zmiana systemu bezpieczeństwa podczas postoju technicznego pociągu

(1) Ogólne uregulowania

Przełączanie pomiędzy systemami oddziaływania na pociąg w obu kierunkach jazdy odbywa się przed semaforem wjazdowym na posterunek odgałęźny Bielawa Dolna. W tym celu na posterunku odgałęźnym Bielawa Dolna musi być zaplanowany postój. Pociągi zatrzymują się przed semaforami wjazdowymi zgodnie z kierunkiem jazdy.

(2) Kierunek jazdy Węgliniec – Horka Gbf

Po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym maszynista dokonuje przełączenia na pojeździe trakcyjnym urządzeń oddziaływania na pociąg z systemu SHP na system PZB. Po przełączniu systemu maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu sterującemu posterunkiem odgałęźnym Bielawa Dolna informację „Bielawa Dolna w pociągu nr ... PZB zostało załączone" (Bielawa Dolna, Zug Nr. ..., PZB eingeschaltet). Dopiero po otrzymaniu tej informacji dyżurny ruchu może wydać zgodę na dalszą jazdę.

(...)

Przełączenie systemów zasilania odbywa się zgodnie z osygnalizowaniem wskaźnikami.

(3) Kierunek jazdy Horka Gbf – Węgliniec

Przełączenie systemów zasilania odbywa się zgodnie z osygnalizowaniem wskaźnikami.

Po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym maszynista dokonuje przełączenia na pojeździe trakcyjnym urządzeń oddziaływania na pociąg z systemu PZB na system SHP. Po przełączniu systemu maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu sterującemu posterunkiem odgałęźnym Bielawa Dolna informację „Bielawa Dolna w pociągu nr ..., SHP zostało załączone" (Bielawa Dolna, Zug Nr. ..., SHP eingeschaltet). Po otrzymaniu tej informacji dyżurny ruchu może wydać zgodę na dalszą jazdę.

7.3 Regeln für die Transition bei Umschaltung der Zugbeeinflussung im Stand

(1) Allgemeine Regeln

Das Umschalten zwischen den Zugbeeinflussungssystemen erfolgt in beiden Fahrtrichtungen vor den Blocksignalen der Üst Bielawa Dolna. Zu diesem Zweck muss ein Halt in Bielawa Dolna eingeplant werden. Die Züge werden durch Haltstellung vor den Blocksignalen der Überleitststelle in ihrer Fahrtrichtung angehalten.

(2) Fahrtrichtung Węgliniec - Horka Gbf

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

(…)

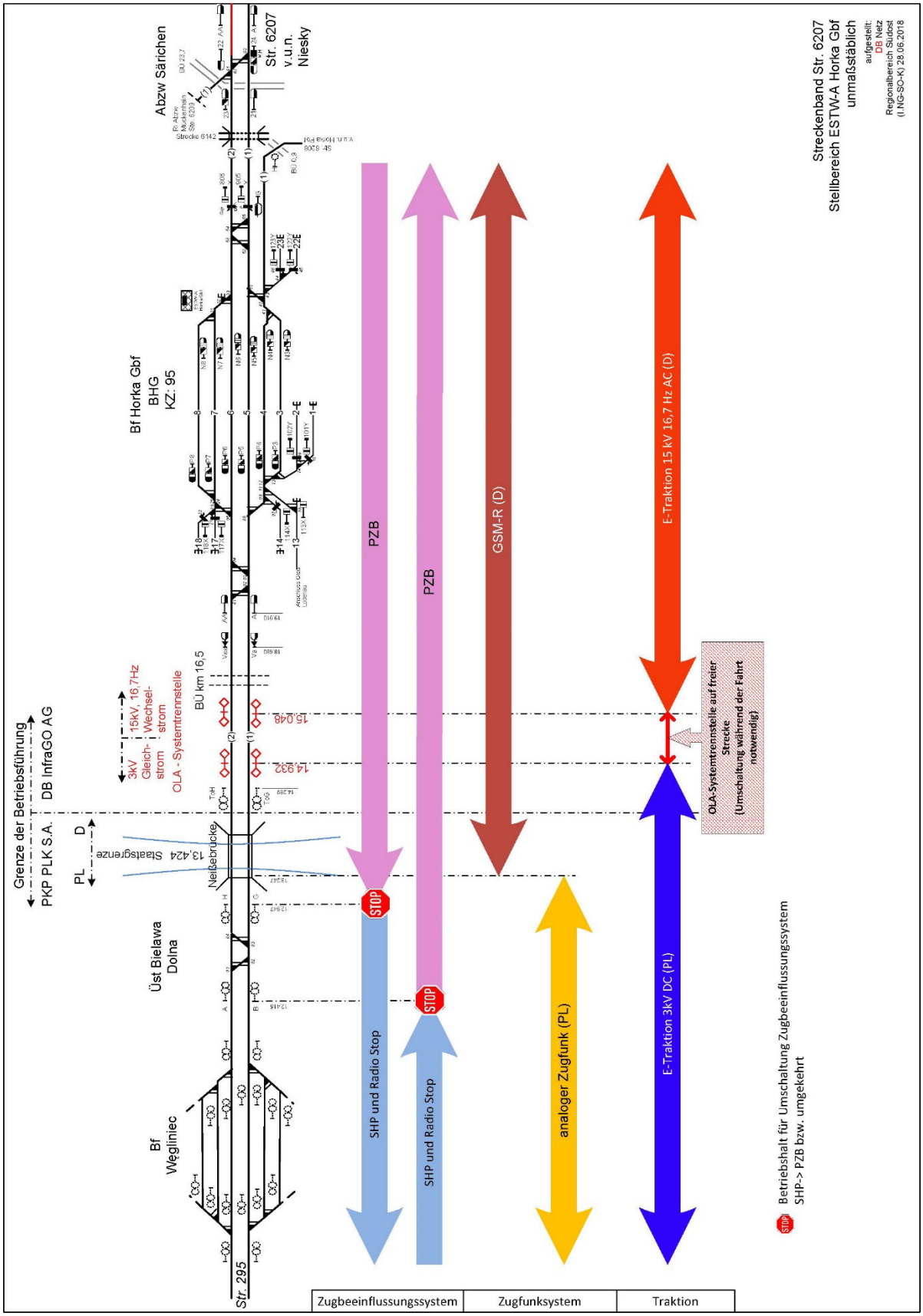
Das Umschalten des Stromsystems erfolgt gemäß der Signalisierung.

(3) Fahrtrichtung Horka Gbf - Węgliniec

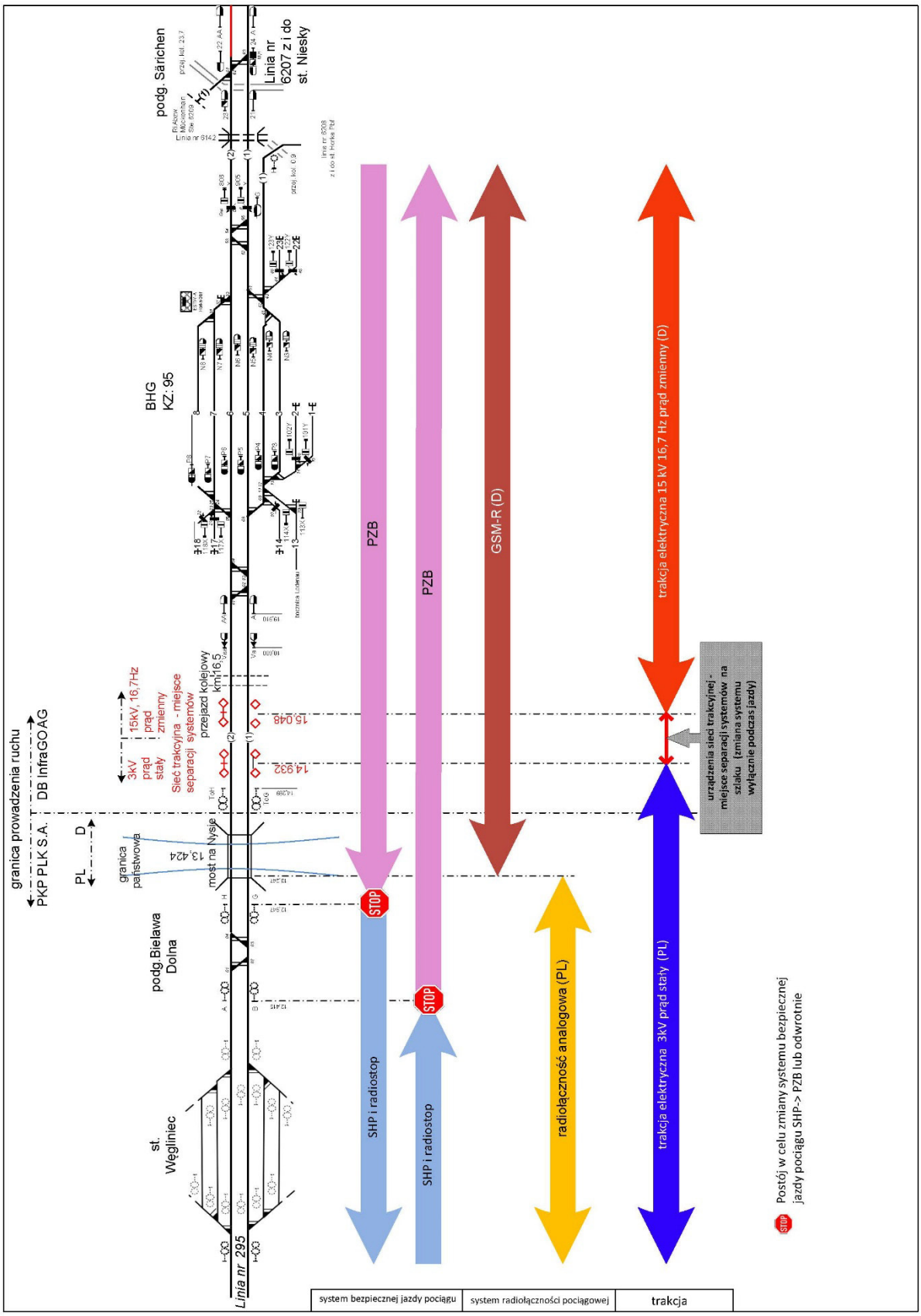
Das Umschalten des Stromsystems erfolgt gemäß der Signalisierung.

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

(4) Skizze Transition bei Umschaltung der Zugbeeinflussung im Stand



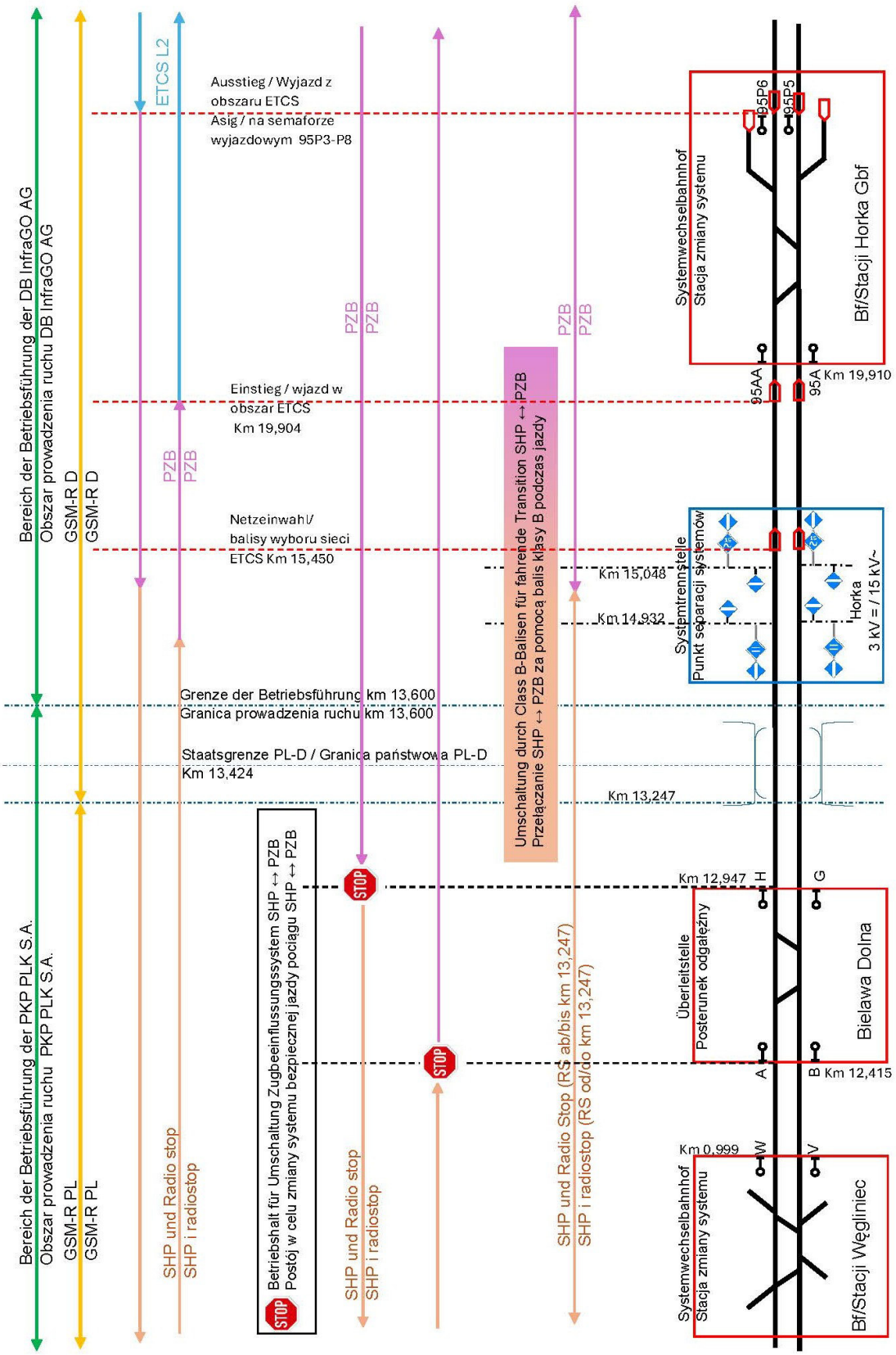
(4) Schemat sposobu zmiany systemu, zmiana systemu bezpieczeństwa podczas postoju technicznego pociągu



Fachautor: I.IBB 34; Marvin Christ; Tel.: +49 1523 7561562

Schemat lokalizacji balis:

Lageplan Balisen: *
Zu GSM-R (PL) Punkt 5.2 (9) beachten



7.4 Przełączanie radiołączności pociągowej podczas postoju

Jeżeli w pojeździe prowadzącym pociąg można zmienić radiołączność pociągową wyłącznie podczas postoju technicznego, należy przełączać do czasu zmiany na system radiołączności pociągowej GSM-R (PL):

- w kierunku jazdy ze stacji Węgliniec do stacji Horka Gbf podczas postoju technicznego na stacji Horka Gbf polską analagową radiołączność pociagową na niemiecką radiołączność pociagową GSM-R (D).
- w kierunku jazdy ze stacji Horka Gbf do stacji Węgliniec podczas postoju technicznego na stacji Horka Gbf z niemieckiej radiołączności GSM-R (D) na polską analogową radiołaczność pociagową.

W obu przypadkach podczas jazdy pociągów na odcinku miedzy stacją Horka Gbf a wskaznikiem GSM-R (D) w km 13,247 pojazd prowadzacy pociag musi być wyposażony dodatkowo w przenośny radiotelefon GSM-R, posiadający kartę SIM DB InfraGO AG z profilem co najmniej użytownika ‚Lrf'. Rejestracja numeru funkcyjnego z wykorzystaniem dodatkowego urządzenia przenośnego musi być wykonana na obszarze DB InfraGO AG.

7.4 Regeln für die Umschaltung des Zugfunks im Stand

Kann im führenden Fahrzeug des Zuges der Zugfunk nur im Stillstand gewechselt werden, gilt bis zur Bekanntgabe des Wechsels des polnischen Zugfunksystems zu GSM-R (PL): *

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

In beiden Fällen ist bei Zugfahrten auf dem Abschnitt zwischen Horka Gbf und dem Orientierungszeichens GSM-R (D) in km 13,247 zusätzlich ein mobiles GSM-R Endgerät auf dem führenden Fahrzeug mitzuführen. Dieses zusätzliche Endgerät muss die SIM-Karte der DB InfraGO AG mindestens mit dem Teilnehmerprofil ‚Lrf' haben. Die funktionale Registrierung an dem zusätzlichen Endgerät ist im Bereich der DB InfraGO AG sicherzustellen.

8 Utrzymanie obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej

(...) (...)

8.4 Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej

(1) Sieć trakcyjna na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym jest po napięciem.

(...)

8 Instandhaltung von Anlagen der Eisenbahninfrastruktur

(...)

8.4 Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion

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

(…)

9 Postanowienia końcowe

9.1 Postanowienia ogólne

(1) MPG dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Węgliniec - Horka Gbf, sporządzone zostało w dwóch dwujęzycznych oryginałach, zarówno w języku polskim jak i niemieckim, przy czym obydwa teksty są na równie wiążące.

(2) Pełna wersja MPG opublikowana zostanie tylko dla użytku wewnętrznego w KPI. Dla KPP oraz innych operatorów przewozów uczestniczących na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, udostępniane będą tylko fragmenty MPG zawierające postanowienia, które są niezbędne do wykonywania przewozów kolejowych.

(3) Zmiany i uzupełnienia w MPG są możliwe tylko w ramach uzgodnień między DB InfraGO AG a PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu. Zmiany i uzupełnienia muszą być sporządzone w dwóch językach i podpisane przez obie strony. Będą one obowiązywać od terminu uzgodnionego przez obie strony. Przekazanie do wiadomości wszystkim zainteresowanym jest takie samo jak w punkcie (2).

(4) MPG może zostać rozwiązane przez DB InfraGO AG albo przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu w formie pisemnej, z zachowaniem okresu 6 miesięcy. Okres wypowiedzenia rozpoczyna się pierwszego dnia miesiąca po dacie otrzymania wypowiedzenia od drugiego KPI.

9 Schlussbestimmungen

9.1 Allgemeine Regelungen

(1) Die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węgliniec wird in elektronischer Form – zweisprachig in deutscher als auch in polnischer Sprache – ausgefertigt und digital unterzeichnet, wobei beide Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind. *

(2) Die vollständige Fassung der ÖGV wird nur intern bei den EIU veröffentlicht. Für die EVU und andere am Eisenbahnbetrieb auf der Grenzbetriebsstrecke Beteiligte wird ein Auszug aus der ÖGV veröffentlicht, der nur Bestimmungen enthält, die zur Durchführung des Eisenbahnbetriebes vereinbart wurden.

(3) Die ÖGV darf nur im Einvernehmen zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A., Infrastrukturbetrieb Wrocław geändert bzw. ergänzt werden. Änderungen und Ergänzungen sind gleichfalls in zweisprachiger Form zu fertigen und von beiden Seiten zu unterzeichnen. Sie werden zum vereinbarten Termin mit dem Austausch der unterzeichneten Exemplare gültig. Die Veröffentlichung erfolgt analog Absatz (2).

(4) Die ÖGV kann von der DB InfraGO AG bzw. von der PKP PLK S.A., Infrastrukturbetrieb Wrocław unter Einhaltung einer Frist von 6 Monaten schriftlich gekündigt werden. Die Frist beginnt am ersten Tag des folgenden Monats nachdem die Kündigung bei dem anderen EIU eingegangen ist.

9.2 Nadanie mocy prawnej

Aktualizacja nr 1 do obowiązującego „Miejscowego porozumienia granicznego między DB InfraGO AG, Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost oraz Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Węgliniec – Horka Gbf ” wchodzi w życie z dniem 14.12.2025 r.

Uregulowania Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008 r. nie mają zastosowania na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, objętym regulacjami niniejszego MPG.

9.2 Inkraftsetzung

Die Aktualisierung Nr. 1 der gültigen „Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze, Örtliche Grenzvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG, Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost sowie Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu für die Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węgliniec“ tritt am 14.12.2025 in Kraft. *

Die Regeln der Allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖGV aufgeführten Grenzbetriebsstrecke nicht mehr angewendet.

za/für die
PKP PLK S.A.

Wrocław

podp. Piotr Szczepaniuk
Zastępca Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu ds. Eksploatacyjnych

Wrocław

podp. Daniel Dygudaj
Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu

za/für die
DB InfraGO AG

Leipzig

ppa.
Michael Wuth
Leiter Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost

Leipzig

ppa.
Jan Haußner
Leiter Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost

❑

10 Dodatki

10.1 Dwujęzyczny rozkaz 1-9, dwujęzyczny rozkaz 21-95 i załącznik językowy do rozkazu 95.95

Dwujęzyczne pisemne rozkazy

[Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V01)]

publikowany na stronie internetowej DB InfraGO INB w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod.

www.dbinfrago.com/bt-rw

Dwujęzyczne rozkazy 21-95 i załącznik językowy do rozkazu 95.95

[Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V02)]

publikowany na stronie internetowej DB InfraGO INB w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod.

10 Anhänge

10.1 Zweisprachiger Befehl 1-9, Zweisprachiger Befehl 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95

Zweisprachige schriftliche Befehle

[Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V01)]

werden in den INB der DB InfraGO AG bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks veröffentlicht.

www.dbinfrago.com/bt-rw *

Zweisprachige Befehle 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95

[Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V02)]

werden in den INB der DB InfraGO AG bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks veröffentlicht.

Befehl 1 – 9
Rozkazy 1 - 9

A Zugnummer | numer pociągu ..... von ..... z.....

C Standort des Zuges | Lokalizacja pociągu .....

E Anzahl der Vordrucke | ilość druków

D Standort des Anweisenden | Lokalizacja nadawcy .....

1 ☐ Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal
Zezwolenie na przejechanie EOA / Zezwolenie na przejechanie miejsce semafora

☐ 1.10 darf vorbeifahren am EOA / Signal
Ma zezwolenie na przejechanie EOA / semafora

..... 1.11.1 km / 1.11.2 Signal, Zugmeldestelle | sygnał, Posterunek zapowiadawczy

und / a ..... 1.12.1 km / 1.12.2 Signal, Zugmeldestelle | sygnał, Posterunek zapowiadawczy

und / a ..... 1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle | sygnał, Posterunek zapowiadawczy

☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit | jest zwolniony z jazdy na widoczność

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen | dodatkowe instrukce ..... x.96 [Freitext | dowolny tekst]

2 ☐ Weiterfahren nach TR / Weiterfahren nach Vorbeifahrt
Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po zatrzymaniu przez system w wyniku hamowania nagłego

☐ 2.10 darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrterlaubnis empfangen wurde
Jeżeli nie otrzymano żadnego MA, można kontynuować w trybie SR

☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit | jest zwolniony z jazdy na widoczność

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen | dodatkowe instrukce ..... x.96 [Freitext, Wortlautbeiblatt | dowolny tekst, Załącznik językowy]

3 ☐ Verbleiben im Stillstand | Polecenie pozostania na postoju

☐ 3.10 Verbleiben im Stillstand | Pozostać na postoju w obecnej lokalizacji

☐ 3.15 "Fahrt beenden" durchführen | Przeprowadzić procedury zakończenia jazdy

☐ 3.20 Vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis löschen | Usunąć dostępne MA

4 ☐ Widerruf eines Befehls | Cofnięcie rozkazu

☐ 4.10 Befehl / rozkaz ..... 4.11 eindeutige Kennung | niepowtarzalny indentifikator wird widerrufen / zostaje cofnięta

5 ☐ Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung
Polecenie jazdy z ograniczoną prędkością

☐ x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung | Nie przekraczać prędkości ..... x.42.1 km/h zwischen / in / między / w

..... x.43 Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy und / a ..... x.44 Zugmeldestelle | Posterun zapowiadawczy

von / od ..... x.47.1 km / x.47.2 Signal | sygnał bis / do ..... x.48.1 km / x.48.2 Signal | sygnał

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen | dodatkowe instrukce ..... x.96 [Freitext, Grund Nr. | dowolny tekst, Przyczyna nr.]

6 ☐ Fahren auf Sicht | Polecenie jazdy na widoczność

☐ 6.40 Fahren auf Sicht | Jazda na widoczność und / a ☐ x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung | Nie przekraczać prędkości ..... x.42 km/h

zwischen / in / między / w ..... x.43 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy und / a ..... x.44 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

von / od ..... x.47.1 km / x.47.2 Signal | sygnał bis / do ..... x.48.1 km / x.48.2 Signal | sygnał

☐ x.90 Strecke aus folgendem Grund prüfen | Zbadać stan linii z powodu ..... x.91 [Freitext | dowolny tekst] Ergebnis melden an | przekazać ustalenia do ..... x.92 [Freitext | dowolny tekst]

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen | dodatkowe instrukce ..... x.96 [Freitext | dowolny tekst]

7 ☐ Starten in SR nach Vorbereiten einer Fahrt
Zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR

☐ 7.10 darf in SR starten | zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR

☐ 7.20 darf vorbeifahren am EOA | zezwolenie na przejechanie EOA

..... 7.21 Signal | Sygnał Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit | jest zwolniony z jazdy na widoczność

8 ☐ BÜ sichern | Zabezpieczyć przejazd kolejowo-drogowy

☐ 8.40 Information über einen oder mehrere defekte Bahnübergänge | Powiadomienie o uszkodzonym przejazdem kolejowo-drogowym

☐ x.41 Höchstgeschwindigkeit | nie przekraczać prędkości ..... x.42 km/h

☐ 8.50 muss halten vor BÜ und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist | musi zatrzymać się przed przejazdem kolejowo-drogowym dalsza jazda po zabezpieczeniu przejazdu

zwischen / in / między / w ..... x.43 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy und / a ..... x.44 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

in / w ..... 8.51.1 km und / a ..... 8.52.1 km und / a ..... 8.53.1 km und / a ..... 8.54.1 km und / a ..... 8.55.1 km und / a ..... 8.55.1 km

9 ☐ Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung
Jazdy z ograniczonym zasilaniem energią

☐ 9.40 Eingeschränkte Fahrstromversorgung | Ograniczone zasilanie energią

zwischen / in / między / w ..... x.43 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy und / a ..... x.44 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

von / od ..... x.47.1 km / x.47.2 Signal | sygnał bis / do ..... x.48.1 km / x.48.2 Signal | sygnał

Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert | Ograniczenia zasilania energia osygnalizowane ☐ 9.67 Ja / tak [oder / lub] ☐ 9.68 Nein / nie

☐ 9.70 Fahren mit gesenktem Stromabnehmer | Jechać z opuszczonymi pantografami

☐ 9.75 Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter | Jechać w wyłączonym wyłącznikiem szypkiem

V Name Triebfahrzeugführer | Indentifikator maszynisty .....

B Datum | Data .....

Y Uhrzeit | Godzina .....

W Name Anweisender | Indentifikator nadawcy .....

Z Eindeutige Kennung | Niepowtarzalny indentifikator .....

Gemeinsamer Anhang zu den ÖGV und ÖVED, Vordruck gemeinsame Befehle 1-9 d/pl
Wspólny załącznik do MPG a MPTU, wspólny formularz rozkazów 1-9 pl/d

302.2000V01

gültig ab 14.12.2025
ważne od 14.12.2025

Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d (strona tylna = przyczyny dla rozkazu 5 i 6)

Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl (Rückseite = Gründe für Bef. 5 und 6)

Gründe zum Befehl 5 und 6
Przyczyny do rozkazu nr 5 i 6

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
10	Gleis kann besetzt sein Tor może być zajęty	auf Sicht na widoczność
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis Ludzi na torze / dzieci w pobliżu toru	auf Sicht na widoczność
12	Fahrzeuge im Gleis Pojazdy na torze.	auf Sicht na widoczność
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Po torze zamkniętym znajduje się kilka pociągów	auf Sicht na widoczność
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der DB InfraGO AG Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze DB InfraGO AG	30 km/h
15	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 kozłem oporowym	20 km/h
16	Kein Durchrutschweg Brak drogi ochronnej za semaforem	30 km/h
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit Jazda w okresie nieczynnego posterunku ruchu.	50 km/h
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren Pociąg pasażerski musi wyjątkowo przejeżdżać przez tory towarowe	40 km/h
19	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert Przejazd kol.-drog. niedostatecznie zabezpieczone	20 km/h
20	Spurrillen nicht von Eis und Schnee befreit Rowki szyn nieoczyszczone ze śniegu i lodu	30 km/h
21	Reisendenübergang nicht gesichert Przejścia dla podróżnych niezabezpieczone	5 km/h
22	Bauarbeiten Roboty	)*
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis Miejsce nieprzejezdne na zamkniętym torze	auf Sicht na widoczność
24	Zustand nach Bauarbeiten Stan po robotach	)*
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt Niezawiadomienia kierownika robót	auf Sicht na widoczność
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La oder WOS Niższa prędkość w stosunku do WOS lub La	)*
27	Beschäftigte im gesperrten Gleis Pracownicy na zamkniętym torze	20 km/h und auf Sicht 20 km/h i na widoczność
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau Podejrzenie uszkodzenia nawierzchni	25 km/h und auf Sicht 25 km/h i na widoczność
29	Mängel am Oberbau Zły stan nawierzchni	)*
30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) Podejrzenie uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) Podejrzenie uszkodzeń na skutek złych warunków atmosferycznych (usuwisko, wywroty itp.)	auf Sicht na widoczność
32		
33	PZB-Streckeneinrichtungen gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung) Torowe urządzenie PZB uszkodzone (nie ma zastosowania przy pociągach prowadzone na wskazań kabinowych)	50 km/h
34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od zwrotnic	50 km/h

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
35	Weiche mit HV 73 ohne Spervorrichtung gesichert Zwrotnica zabezpieczona zamkiem HV 73 bez blokady	5 km/h
36		
37	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Ostrzeżenie podróżnych na peronie jest niemożliwe	)*
38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Brak informacji o zmianie peronu	auf Sicht na widoczność
39	Engstelle für LÜ-Sendungen Miejsce zwężone dla przesyłek z przekroczoną skrajnią	10 km/h
40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen Ograniczona nośność budowli inżynierskich dla przesyłek nadzwyczajnych	)*
41	Spitzensignal unvollständig Sygnały czoła pociągu są niekompletny	40 km/h
42	Windwarnung Ostrzeżenie przed silnymi wiatrami	80 km/h
43	Schwungfahrabschnitt Jazda pociągu odbywa się z opuszczonym pantografem lub bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci trakcyjnej.	140 km/h
	Besonderheiten auf Grenzbetriebsstrecken **Przypadki szczególne na odcinku eksploatowania w ruchu granicznym**	
80	angeordnete Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nakaz zmniejszenia dopuszczalnej maksymalnej prędkości	)*
81	fehlende Bremshundertstel Brak wymaganego procentu masy hamującej	)*
82	Bauart der Fahrzeuge Typ pojazdów	)*
83	fährt ab dem Hauptsignal im anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Hauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt Zmniejszona prędkość w okręgu zwrotnicowym za semaforem, jeżeli semafor zezwala na jazdę z ograniczoną prędkością.	)*
84	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der PKP PLK S.A. Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze PKP PLK S.A.	20 km/h)*
	)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben	
	)* = Różne wskazania dotyczące prędkości	
	Übersetzungshilfe: **Tłumaczenie:**	
	Signal, Hauptsignal — Sygnał, Semafor	
	Weiche — rojazd	
	Gleis — tor	
	Regelgleis — po torze prawym	
	Gegengleis — po torze lewy	

302.2000V01

gültig ab 14.12.2025
ważne od 14.12.2025

Befehl 21 – 95
Rozkazy 21 - 95

A Zugnummer | numer pociągu ..... von ..... z .....

C Standort des Zuges | Lokalizacja pociągu
Standort der Rangierabteilung | Lokalizacja jazdy manewrowej
.....

E Anzahl der Vordrucke | ilość druków .....

D Standort des Anweisenden | Lokalizacja nadawcy .....

21 ☐ Einfahrt / Weiterfahrt
Wjazd / kontynuować jazdy

☐ 21.10 darf in/auf der ma zezwolenie na ..... 21.11 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy ☐ 21.12 einfahren wjazdu
[oder] [lub] ☐ 21.13 weiterfahren do kontynuacji jazdy

22 ☐ Ausfahrt aus dem Bahnhof / Bahnhhofsteil
Wyjazd ze stacji / część stacji

☐ 22.10 darf aus dem ma zezwolenie do wyjazdu z ..... 22.11 Bahnhof / 22.12 Bahnhofsteil stacji część stacji ausfahren

23 ☐ Fahren auf dem Gegengleis | Jazdy po torze lewym

☐ 23.10 fährt auf dem Gegengleis von jechać po torze lewym od ..... 23.11 Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy bis do ..... 23.12 Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy

24 ☐ Zurückkehrende Fahrten | Jazdy z powrotem

☐ 24.11 fährt jazda [oder] [lub] ☐ 24.12 schiebt nach von popychanie od ..... 24.13 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy in Richtung w kierunku
..... 24.14 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy bis do ..... 24.15 km / 24.16 Signal | sygnał und kehrt zurück i jazda z powrótem

☐ 24.20 Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis
Po torze prawym, a powrót po torze lewym

☐ 24.30 Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis
Po torze lewym a powrót po torze prawym

28 ☐ Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart
Zmiana poziomu ETCS / Zmiana tryb systemu ETCS

☐ 28.10 muss ETCS-Level wybrać poziom ETCS ..... 28.11 ETCS-Level | poziom ETCS wählen

☐ 28.20 muss ETCS-Betriebsart wybrać tryb ETCS ..... 28.21 ETCS-Betriebsart | tryb ETCS wählen

29 ☐ Weiterfahrt signalgeführt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h
Jazda zgodnie ze wskazaniem semaforów / kontynuajcja maksymalną prędkoscią 40 km/h

☐ 29.10 darf signalgeführt weiterfahren
zezwalam jechać dalej zgodnie ze wskazaniem semaforów

☐ 29.20 muss 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren
jechać 2000 m z maksymalną prędkoscią 40 km/h

☐ 29.30 muss bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren
jechać do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h

31 ☐ Rangieren über Ra 10 / W5 oder Einfahrweiche
Zezwolenie na manewry poza sygnał Ra 10 / W 5 lub poza ostatni rozjazd

☐ 31.10 darf im może manewrować w ..... 31.11 Bahnhof / 31.12 Bahnhofsteil stacji część stacji auf Einfahrgleis aus Richtung na torze wjazdowym z kierunku
..... 31.13 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy über poza ☐ 31.14 Signal Ra 10 / W5 sygnał Ra 10 / W 5 [oder] [lub] ☐ 31.15 Einfahrweiche ostatni rozjazd rangieren
..... 31.16 Nr. Einfahrweiche | nr ostatniego rozjazdu hinaus bis do ..... 31.17 Uhrzeit | godz

32 ☐ Anhalten | Zatrzymać pociąg

☐ 32.10 muss anhalten vor zatrzymać pociąg przed ..... 32.11 Stelle vor der anzuhalten ist | Miejsce przed którym należy się zatrzymać

33 ☐ Gestörte ETCS-Bk | uszkodzony odstęp ETCS

☐ 33.10 muss bis zur gestörten dojechać do uszkodzonego ..... 33.12 ETCS-Bk | odstęp ETCS mit höchstens der im Fahrplan z prędkością nie większą niż określona w rozkładzie jazdy
angegebenen Geschwindigkeit fahren und dort auch bei ETCS-Fahrterlaubnis anhalten.
i musi się tam zatrzymać, pomimo zasygnalizowanego „Zezwolenia Na Jazdę" (MA).

95 ☐ Zusätzliche Anweisungen | Dodatkowe instrukcje

☐ 95.10 muss bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit fahren und niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale beachten.
jechać z prędkością nie większą niż dozwolona w rozkładzie jazdy aż do odcinku wolnej prędkości i przestrzegać niższych prędkości zgodnie z wyświetlaczem w kabinie maszynisty i wskaźnikami prędkości na szlaku.

☐ 95.20 muss bei Annäherung an den BÜ / RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ / RÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte / RÜ-Mitte erreicht hat.
Podczas zbliżania się do przejazdu kolejowo-drogowego podawać sygnał „baczność". Po minięciu szerokości przejazdu (szerokości drogi kołowej)/szerokości przejścia dla podróżnych przez czoło pierwszego pojazdu jak najszybciej zwolnić przejazd kol.-drog./przejście dla podróżnych.

☐ 95.30 muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 / Rp1 warnen und anhalten, 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 opuszczą toru.

☐ 95.40 muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 / Rp1 geben.
Przy zbliżaniu się do peronu podać sygnał Zp1 / Rp1.

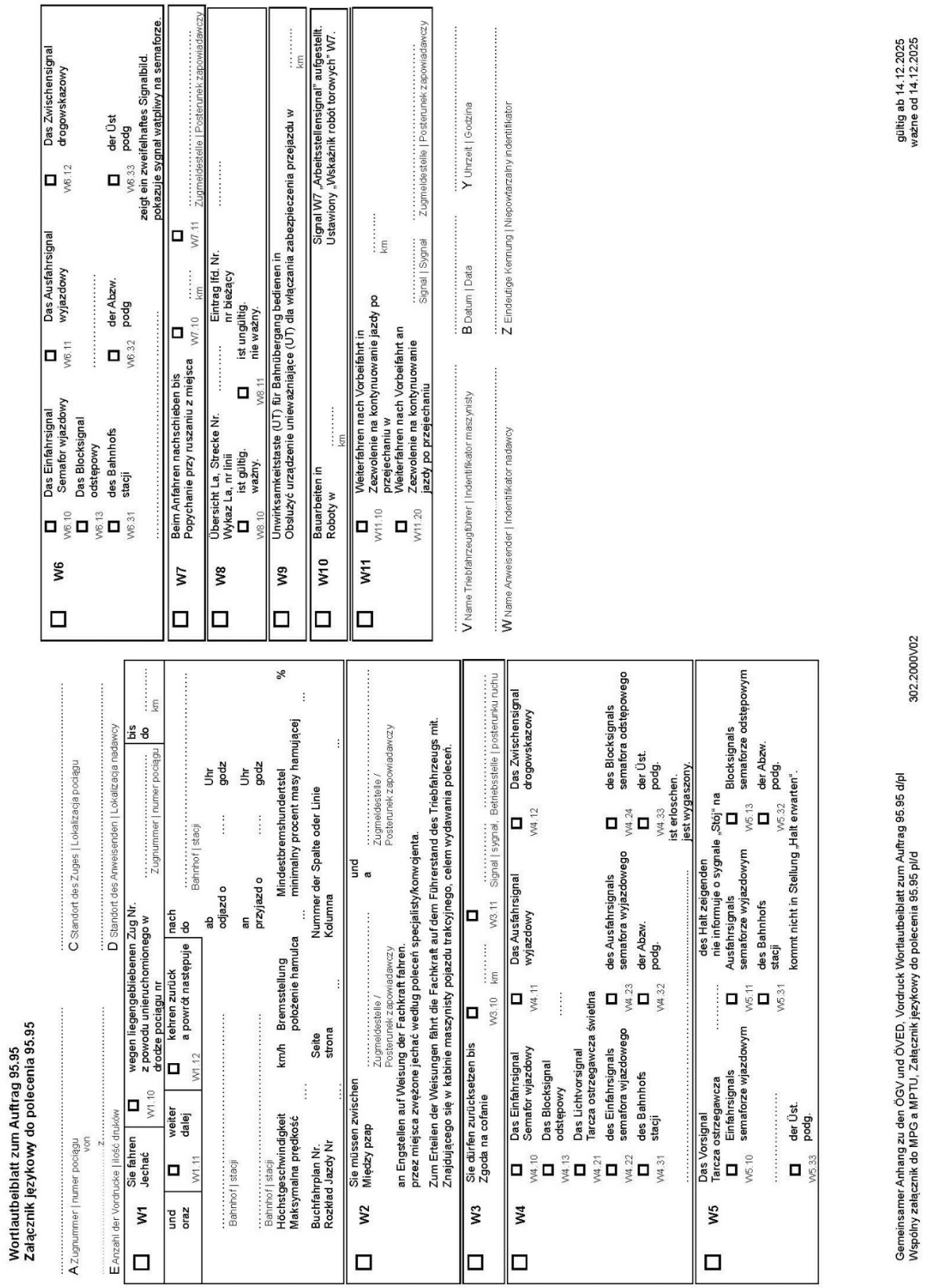
☐ 95.50 PZB / SHP in / am Urządzenie PZB / SHP w / przy ..... 95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle Sygnał, Posterunek zapowiadawcz ☐ 95.53 ständig wirksam stale aktywne ☐ 95.54 unwirksam nie aktywne

☐ 95.95 muss folgende Anweisungen beachten
musi przestrzegać następujących poleceń
.....
.....
.....
95.96 [Freitext] | [dowolny tekst]

V Name Triebfahrzeugführer | Indentifikator maszynisty .....
B Datum | Data .....
Y Uhrzeit | Godzina .....
W Name Anweisender | Indentifikator nadawcy .....
Z Eindeutige Kennung | Niepowtarzalny indentifikator .....

10.1.3 Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d (strona tylna)

10.1.3 Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 d/pl (Rückseite)



(...) (…) (…)

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Örtliche Grenzvereinbarung haben:

DB InfraGO AG
Region Südost
Netz Dresden
Schweizer Straße 3 b
01069 Dresden

und

PKP Polskie Linie Kolejowe SA
Zakład Linii Kolejowych
we Wrocławiu
ul. Joannitów 13
50-525 Wrocław

2 Örtliche Grenzvereinbarung; Auszug für EVU

siehe folgende Seiten

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

DB InfraGO

Ril 302.2208Z01

Uregulowania w zakresie prowadzenia ruchu przez granicę państwową,

Miejscowe porozumienie graniczne

(zwane dalej MPG)

zawarte pomiędzy

DB InfraGO AG
Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost
oraz
Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost

oraz

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
(PKP PLK S.A.)
Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu

(zwanymi dalej stronami)

dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

Zgorzelec – Görlitz

Obowiązuje od 15.12.2024

Aktualizacja nr 1

Obowiązuje od 14.12.2025

Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze,

Örtliche Grenzvereinbarung

(nachfolgend ÖGV genannt)

zwischen der

DB InfraGO AG
Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost
sowie
Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost

und der

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

(nachfolgend auch Vertragspartner genannt)

für die Grenzbetriebsstrecke

Görlitz – Zgorzelec

Gültig ab 15.12.2024

Aktualisierung Nr. 1 *

Gültig ab 14.12.2025 *

Strony porozumienia

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
we Wrocławiu
ul. Joannitów 13
50-525 Wrocław
POLSKA

DB InfraGO AG
Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost
sowie
Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost
Brandenburger Str. 1
04103 Leipzig
NIEMCY

Osoba kierująca komórką organizacyjną

wersja polskojęzyczna

Paweł Strzemżalski
E-Mail pawel.strzemzalski@plk-sa.pl
Telefon +48 71 717 4315

wersja niemieckojęzyczna

Lutz Böhler
E-Mail Lutz.Boehler@deutschebahn.com
Telefon +49 1523 2190896

Autor

wersja polskojęzyczna

Łukasz Wojnarowicz
E-Mail lukasz.wojnarowicz@plk-sa.pl
Telefon +48 600084680

wersja niemieckojęzyczna

Marvin Christ
E-Mail marvin.christ@deutschebahn.com
Telefon +49 1523 7561562

Vertragspartner

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
we Wrocławiu
ul. Joannitów 13
50-525 Wrocław
POLEN

DB InfraGO AG
Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost
sowie
Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost
Brandenburger Str. 1
04103 Leipzig
DEUTSCHLAND

Örtlich zuständige Geschäftsführung

polnischsprachige Ausgabe

Paweł Strzemżalski
E-Mail pawel.strzemzalski@plk-sa.pl
Telefon +48 71 717 4315

deutschsprachige Ausgabe

Lutz Böhler *
E-Mail Lutz.Boehler@deutschebahn.com *
Telefon +49 1523 2190896 *

Fachautor

polnischsprachige Ausgabe

Łukasz Wojnarowicz
E-Mail lukasz.wojnarowicz@plk-sa.pl
Telefon +48 600084680

deutschsprachige Ausgabe

Marvin Christ
E-Mail marvin.christ@deutschebahn.com
Telefon +49 1523 7561562

Użytkownicy	**Zielgruppe (Anwender)**
(...)	(…)
Należy udostępnić MPG Zgorzelec – Görlitz	Die ÖGV Görlitz – Zgorzelec ist zugänglich zu machen den:
- pracownikom, wykonującym zadania w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego,	- Mitarbeitern, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- pracownikom, wykonującym prace utrzymaniowe,	- Mitarbeitern, die Instandhaltung durchführen,
- pracownikom sporządzającym, uregulowania miejscowe, rozkłady jazdy, plany zabezpieczeń, regulaminy tymczasowe prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót,	- Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne, Sicherungspläne oder Betriebliche Weisung zur Durchführung der Bauarbeiten aufstellen,
- pracownikom planowania, kierowania lub nadzoru w ruchu kolejowym i dziale utrzymania,	- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und im Bereich der Instandhaltung,
- instruktorom ruchu kolejowego szkolącym pracowników.	- Ausbildern im Bahnbetrieb.

Dotyczy tylko PKP PLK S.A.:	Nur PKP PLK S.A.:
Copyright © 2016 by PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu Wszelkie prawa do powielania i rozpowszechniania zastrzeżone.	Copyright © 2016 by PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu Alle Rechte der Verbreitung und Wiedergabe vorbehalten.
Dotyczy tylko DB InfraGO AG:	Nur DB InfraGO AG:
Niniejsze regulacje wewnętrzne są chronione prawem autorskim. DB InfraGO AG posiada wyłączne i nieograniczone prawo do korzystania z nich. Wszelkie formy kopiowania w celu przekazywania podmiotom trzecim wymagają zgody DB InfraGO AG.	Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Der DB InfraGO AG steht an diesem Regelwerk das ausschließliche und unbeschränkte Nutzungsrecht zu. Jegliche Formen der Vervielfältigung zum Zwecke der Weitergabe an Dritte bedürfen der Zustimmung der DB InfraGO AG.

Jeżeli w tych PRG, MPG stosowane są językowo uproszczone określenia np. „pracownik”, „dyżurny ruchu”, „maszynista”, „konduktor” odnoszą się one w równym stopniu do wszystkich osób.	Sofern in dieser ÖGV sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter“, „Fahrdienstleiter“, „Triebfahrzeugführer“, „Zugbegleiter“ verwendet werden, beziehen sich diese auf alle Personen in gleicher Weise.

	Seite strona
Spis treści	**Inhaltsverzeichnis**
Wykaz skrótów	**Abkürzungsverzeichnis**
Wykaz zmian	**Nachweis der Aktualisierungen**
1 **Treść**	**Inhalt**
1.1 Podstawa prawna i postanowienia ogólne	Rechtsgrundlage und allgemeine Bestimmungen
1.2 Zakres obowiązywania	Geltungsbereich
1.3 Określenie pojęć	Begriffsbestimmungen
Załącznik 1 do rozdziału 1 Schemat z określeniem pojęć	**Anlage 1 zu Abschnitt 1** Skizze zu Begriffsbestimmungen
(...) (...)	(…)
3 **Dane dotyczące parametrów infrastruktury i rozkłady jazdy pociągów**	**Infrastrukturdaten und Fahrpläne**
(...) (...)	(…)
3.2 Kryteria stosowania zamówienia tras transgranicznych	Grenzüberschreitende Trassenanmeldungskriterien
3.2.1 Specyfikacja korzystania ze stacji zmianu systemu Görlitz	Nutzungsvorgaben des Systemwechselbahnhofs Görlitz
3.2.2 Specyfikacja korzystania ze stacji zmianu systemu Zgorzelec	Nutzungsvorgaben des Systemwechselbahnhofs Zgorzelec
3.2.3 Rozkład jazdy	Fahrplan
3.2.4 Numery pociągów	Zugnummer
3.2.5 Wniosek o przydzielenie trasy	Trassenanmeldung
3.2.6 Koordynacja rozkładów jazdy między zarządzami infrastruktury	Fahrplantechnische Abstimmungen der EIU
(...) (...)	(…)
3.4 Sieciowy (roczny) rozkład jazdy	Netzfahrplan
(...) (...)	(…)
3.7 Przewóz przesyłek nadzwyczajnych	Außergewöhnliche Sendungen
(...) (...)	(…)
5 **Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym**	**Grenzbetriebsstrecke**
5.1 Godziny otwarcia odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Streckenöffnungszeiten der Grenzbetriebsstrecke
5.2 Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke
(...) (...)	(…)
6 **Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej**	**Angaben zum Netzzugang**
6.1 Dokumenty, druki i informacje, które muszą znajdować się w kabinach	Dokumente, Vordrucke und Informationen, welche sich auf dem Führerstand befinden müssen
6.2 Wymogi dotyczące taboru kolejowego	Anforderungen an Fahrzeuge
6.2.1 Wymagania w zakresie wyposażenia pojazdów do systemów punktowego oddziaływania	Vorgaben der Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen
6.2.2 Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności	Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk

6.3	Wymagania dotyczące pracowników przewoźnika	Anforderungen an das Personal des EVU
6.3.1	Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI	Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU
6.3.2	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG
6.3.3	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.
7	**Przepisy ruchu**	**Regeln für den Betrieb**
7.1	Miejscowe uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S. A. i DB InfraGO AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB InfraGO AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen
7.2	Uregulowania dotyczące zmiany systemów bezpieczeństwa pomiędzy PZB i SHP	Regeln für die Transition zwischen PZB und SHP
7.3	Przełączanie radiołączności pociągowej	Regeln für die Umschaltung des Zugfunks
(...)	(...)	(…)
8	**Utrzymanie obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej**	**Instandhaltung von Anlagen der Eisenbahninfrastruktur**
(...)	(...)	(…)
8.4	Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej	Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion
(...)	(...)	(…)
9	**Postanowienia końcowe**	**Schlussbestimmungen**
9.1	Postanowienia ogólne	Allgemeine Regelungen
9.2	Nadanie mocy prawnej	Inkraftsetzung
10	**Dodatki**	**Anhänge**
10.1	**Dwujęzyczny rozkaz 1-9, dwujęzyczny rozkaz 21-95 i załącznik językowy do rozkazu 95.95**	**Zweisprachiger Befehl 1-9, Zweisprachiger Befehl 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95**
10.1.1	**Rozkazy 1-9 pl/d (strona przednia)**	**Befehle 1-9 d/pl (Vorderseite)**
	Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d (strona tylna = przyczyny dla rozkazu 5 i 6)	**Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl (Rückseite = Gründe für Bef. 5 und 6)**
10.1.2	**Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d (strona przednia)**	**Zweisprachige nationale Befehle 21 – 95 d/pl (Vorderseite)**
10.1.3	**Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d (strona tylna)**	**Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 d/pl (Rückseite)**
(...)	(...)	(…)

Wykaz skrótów

Wykaz skrótów stosowanych w tekście polskim.

Abkürzungsverzeichnis

Diese Abkürzungen werden im polnischsprachigen Text verwendet.

Bza	Niemiecki skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej
dSAT	Detekcja stanów awaryjnych taboru
ERTMS/ ETCS	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym / Europejski System Sterowania Pociągiem (**E**uropean **T**rain **C**ontrol **S**ystem)
EVC	European Vital Computer (ETCS-Komputer pokładowy)
GSM-R	Globalny system kolejowej radiokomunikacji ruchomej
INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen (Regulamin sieci) DB InfraGO AG
IRJ	Indywidualny rozkład jazdy
KPI	Kolejowe Przedsiębiorstwo Infrastruktury
KPP	Przewoźnik Kolejowy
kV	Kilowolt
La	wykaz tymczasowych ograniczeń prędkości i innych szczegółów
MPG	Miejscowe Porozumienie Graniczne
PKP	Polskie Koleje Państwowe
PLK	Polskie Linie Kolejowe
PNZ	Polski skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej
Podg	Posterunek odgałęźny
PZB	Punktowe urządzenia oddziaływania na pociąg
S.A.	Spółka Akcyjna
SHP	Punktowe urządzenia oddziaływania na pociąg
srk	Sterowanie ruchem kolejowym
STM	Specific Transmission Module (Specyficzny Moduł Transmisyjny)
Sz	Sygnał zastępczy
TWR	Towary Wysokiego Ryzyka
WOS	Wykaz Ostrzeżeń Stałych

Wykaz skrótów

Wykaz skrótów stosowanych w tekście niemieckim.

Abkürzungsverzeichnis

Diese Abkürzungen werden im deutschsprachigen Text verwendet.

Abzw	Abzweigstelle
AG	Aktiengesellschaft
Bf	Bahnhof
BÜ	Bahnübergang
Bza	Deutsche Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr (Betriebliche Zusatzanweisung)
DB	Deutsche Bahn
dSAT	Detekcja stanów awaryjnych taboru (Ortung von Störungszuständen der Fahrzeuge)
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERTMS/ ETCS	European Rail Traffic Management System (System für das Management und die Steuerung des Eisenbahnverkehrs) / European Train Control System (Zugbeeinflussungssystem)
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EVC	European Vital Computer (ETCS-Bordcomputer)
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
Gbf	Güterbahnhof
GSM-R	Global System for Mobile Communications - Railway
Hz	Hertz
INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG
kV	Kilovolt
La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und andere Besonderheiten
Lü	Lademaßüberschreitung
ÖGV	Örtliche Grenzvereinbarung
PKP	Polskie Koleje Państwowe (Polnische Staatsbahnen)
PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe (Polnische Bahnlinien)
PNZ	Polnische Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr
PZB	Punkförmige Zugbeeinflussung
Ril	Richtlinie
S.A.	Spółka Akcyjna (Aktiengesellschaft)
SHP	samoczynne hamowanie pociągu = Selbsttätige Zugbremsung
STM	Specific Transmission Module (länderspezifisches Übertragungsmodul des Class B-Systems)
TEN	Trans-European Networks (Transeuropäische Netze)
Tf	Triebfahrzeugführer
Tfz	Triebfahrzeug
UIC	Union internationale des chemins de fer (Internationaler Eisenbahnverband)
Üst	Überleitstelle
WOS	Wykaz ostrzeźeń stałych (Verzeichnis ständiger Vorsichtsstellen)

Zmiany i uzupełnienia		Nachweis der Aktualisierungen		
Lp.	Dotyczy	Obowiązuje od	Poprawka wprowadzona	
			dnia	Przez
Lfd Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Berichtigung eingearbeitet	
			am	Durch
1	Umsetzung der europäischen Befehle nach der DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1693 DER KOMMISSION vom 10. August 2023 Wdrożenie europejskich rozkazów ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/1693 z dnia 10 sierpnia 2023 r. Tages-La	14.12.2025		

1 Treść

1.1 Podstawa prawna i 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, MPG może dopuszczać odstępstwa oraz uzupełnienia na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym.

(...)

Również w niniejszym MPG KPI uzgadniają sposoby postępowania w celu planowania i realizacji ruchu kolejowego na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym.

1.2 Zakres obowiązywania

(1) Niniejsze MPG obowiązuje dla prowadzenia ruchu kolejowego na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Zgorzelec – Görlitz oraz dla przejścia infrastruktury kolejowej pomiędzy PKP PLK S.A. i DB InfraGO AG.

(2) Niniejsze MPG obowiązuje pracowników Zarządców Infrastruktury (KPI) PKP PLK S.A. i DB InfraGO AG, jak również pracowników Kolejowych Przedsiębiorstw Przewozowych (KPP), na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Zgorzelec – Görlitz i realizujących transgraniczne przewozy kolejowe.

1 Inhalt

1.1 Rechtsgrundlage und allgemeine Bestimmungen

(…)

Für den grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb zwischen den Vertragspartnern gelten die Rechtvorschriften des jeweiligen Staates, auf dessen Hoheitsgebiet sich die Eisenbahninfrastruktur befindet und das Regelwerk des Vertragspartners dessen Infrastruktur genutzt wird.
Darauf aufbauend kann die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecken Abweichungen und Ergänzungen zulassen.

(…)

Weiterhin vereinbaren die EIU in der ÖGV die Abläufe zur Planung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf der Grenzbetriebsstrecke.

1.2 Geltungsbereich

(1) Diese ÖGV gilt für die Durchführung des Eisenbahnbetriebs und den Übergang der Eisenbahninfrastruktur zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. auf der Grenzbetriebsstrecke Görlitz – Zgorzelec.

(2) Die ÖGV ist verbindlich für die Mitarbeiter der EIU der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. sowie für die Mitarbeiter der EVU, die am Eisenbahngrenzbetrieb auf der Grenzbetriebsstrecke Görlitz – Zgorzelec beteiligt sind und grenzüberschreitende Zugfahrten durchführen.

1.3 Określenie pojęć

W niniejszym MPG, użyto określeń o następującym znaczeniu dotyczących kolejowego ruchu granicznego:

Stacja zmiany systemu

Wyznaczone przez Umawiające się Strony stacje dla realizacji przekraczającej granicę państwową komunikacji kolejowej o znaczeniu międzynarodowym, regionalnym lub lokalnym, na których lub pomiędzy występuje zmiana jednego z systemów: prawnego, eksploatacyjnego lub technicznego.

Stacjami zmiany systemu są dla PKP PLK S.A. stacja Zgorzelec a dla DB InfraGO AG stacja Görlitz.

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym

Odcinek między ustalonymi przez KPI stacjami zmiany systemu, na którym realizowana jest komunikacja kolejowa przez wspólną granicę państwową w kilometrze km 202,455 (pl) / 251,715 (d). Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Zgorzelec – Görlitz obejmuje również zmiany systemu Görlitz i Zgorzelec.

Odcinek graniczny jest odcinkiem linii kolejowej między stacjami Görlitz i Zgorzelec.

Granica prowadzenia ruchu

Granica prowadzenia ruchu to ustalona granica, do której obowiązują przepisy eksploatacyjne danego zarządcy infrastruktury kolejowej. Przejście od przepisów eksploatacyjnych jednego KPI do przepisów eksploatacyjnych drugiego KPI, są uregulowane w niniejszym MPG.

Granica prowadzenia ruchu kolejowego znajduje się w odstępstwie od granicy państwowej ze względu na budowlę mostową w km 251,801 (d) / km 202,541 (pl) po niemieckiej stronie. Jest to zgodne z granicą utrzymania nawierzchni i podtorza.

Eksploatacja

Eksploatacja obejmuje wszystkie czynności związane z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz uregulowania eksploatacyjne dotyczące budowy i utrzymania obiektów kolejowych.

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 Begriffsbestimmungen

In dieser ÖGV werden Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

Systemwechselbahnhof

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

Die Systemwechselbahnhöfe sind im Netz der DB InfraGO AG der Bahnhof Görlitz und im Netz der PKP PLK S.A. der Bahnhof Zgorzelec.

Grenzbetriebsstrecke

Die Grenzbetriebsstrecke ist der Streckenabschnitt zwischen den durch die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegten Systemwechselbahnhöfen auf der der Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze in km 251,715 (d) / 202,455 (pl), durchgeführt wird. Die Grenzbetriebsstrecke Görlitz - Zgorzelec umfasst auch die Systemwechselbahnhöfe Görlitz und Zgorzelec. Die Grenzstrecke ist der Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Görlitz und Zgorzelec.

Grenze der Betriebsführung

Die Grenze der Betriebsführung ist die festgelegte Grenze, bis zu der das betriebliche Regelwerk des jeweiligen EIU gilt. Die Überleitung aus dem betrieblichen Regelwerk des einen EIU zu dem des anderen EIU vereinbaren die EIU in dieser ÖGV.

Die Grenze der Betriebsführung befindet sich abweichend von der Staatsgrenze wegen des Brückenbauwerks auf der deutschen Seite km 251,801 (d) / km 202,541 (pl). Das entspricht der Instandhaltungsgrenze für den Oberbau und den Bahnkörper.

Betriebsführung

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

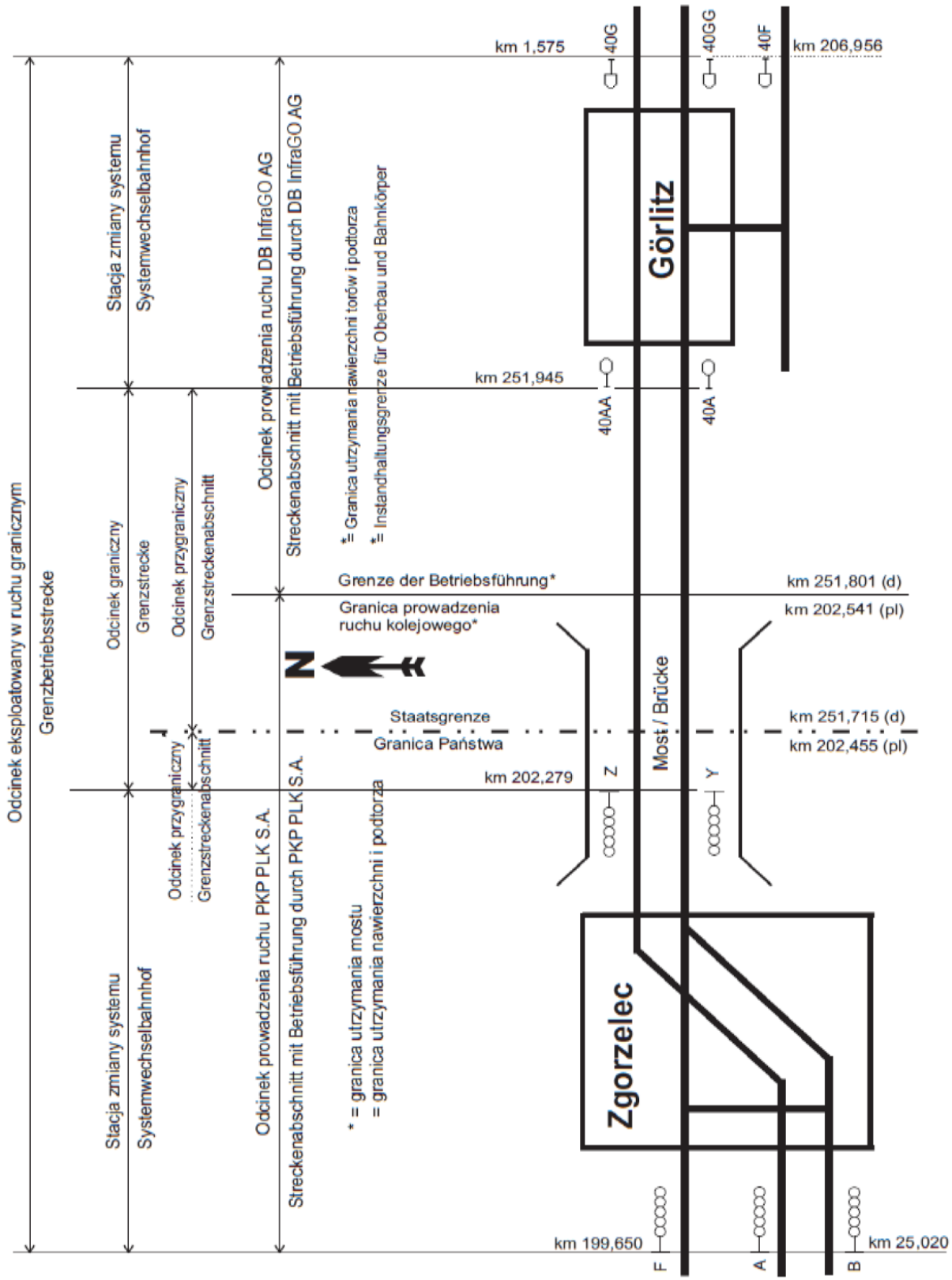
Durchführung des Eisenbahnbetriebs

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

Elementy infrastruktury kolejowej	Eisenbahninfrastrukturanlagen
Elementy infrastruktury kolejowej to niezbędne urządzenia do prowadzenia ruchu kolejowego, które są wymienione w załączniku I do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE.	Eisenbahninfrastrukturanlagen sind notwendige Anlagen zur Abwicklung des Eisenbahnbetriebes, welche im Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates aufgeführt werden.
(...)	(…)
Punkt separacji systemów	Systemtrennstelle
Punkt separacji systemów to wszystkie urządzenia konieczne do zmiany systemu pojazdów kolejowych z napędem elektrycznym między sieciami trakcyjnymi o różnych systemach zasilania. Należą do nich między innymi elementy sieci trakcyjnej oraz elementy izolacji toru i urządzeń sygnałowych.	Als Systemtrennstelle werden alle Einrichtungen bezeichnet, die für einen Systemwechsel eines elektrischen Schienenfahrzeugs zwischen den Oberleitungsanlagen unterschiedlicher Stromsysteme erforderlich sind. Dazu gehören unter anderem die Teile der Oberleitungsanlagen, die Isolierstöße im Gleis und die Signaleinrichtungen.
Zdarzenie	Gefährliches Ereignis
Poważne wypadki, wypadki i incydenty według artykułu 3 Dyrektywy (EU) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei są w niemniejszej umowie podsumowane jako zdarzenie oraz w niemieckim brzmieniu wyrażona jako zdarzenie niebezpieczne.	Schwere Unfälle, Unfälle und Störungen gemäß Artikel 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.
(...)	(…)
Przejazd pociągu transgranicznego	Grenzüberschreitende Zugfahrt
Przejazd pociągu transgranicznego rozpoczyna się odjazdem z jednej stacji zmiany systemu lub przejazdem przez inny posterunek ruchu odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym, następnie pociąg przekracza granicę i kończy jazdę przy wjeździe do stacji zmiany systemu lub przejeździe przez inny posterunek ruchu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym.	Eine grenzüberschreitende Zugfahrt beginnt mit der Ab- oder Durchfahrt auf einem Systemwechselbahnhof oder ggf. auf einer anderen Betriebsstelle der Grenzbetriebsstrecke, überquert die Staatsgrenze und endet mit der Ein- oder Durchfahrt auf einem Systemwechselbahnhof oder ggf. einer anderen Betriebsstelle der Grenzbetriebsstrecke.
(...)	(…)
Zarządca infrastruktury (KPI)	Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)
KPI podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.	EIU sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben.
Przewoźnik kolejowy (KPP)	Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
KPP przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.	EVU sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.
Aplikant	Zugangsberechtigte
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. Aplikanci w niniejszym MPG są objęci pojęciem przewoźnik kolejowy.	Zugangsberechtigte 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 dieser ÖGV unter EVU subsummiert.
(...)	(…)

Załącznik 1 do rozdziału 1 **Anlage 1 zu Abschnitt 1**

Schemat z określeniem pojęć **Skizze zu Begriffsbestimmungen**



(...) (...)

(...)

3 Dane dotyczące parametrów infrastruktury i rozkłady jazdy pociągów

3 Infrastrukturdaten und Fahrpläne

(...) (...)

(…)

3.2 Kryteria stosowania zamówienia tras transgranicznych

3.2 Grenzüberschreitende Trassenanmeldungskriterien

3.2.1 Specyfikacja korzystania ze stacji zmiany systemu Görlitz

Korzystanie ze stacji Görlitz dotyczy przede wszystkim działań w ramach międzynarodowych przewozów między infrastrukturą PKP PLK S.A. a DB InfraGO AG.

a) Czas postoju

Czas postoju na stacji Görlitz należy zredukować do poziomu niezbędnego ze względów eksploatacyjnych i dążyć do zapewnienia natychmiastowej kontynuacji jazdy.
Zamawiany czas postoju pociągu na stacji Görlitz nie może przekroczyć 60 minut.

Odstawienie na stacji Görlitz na czas dłużej niż 60 minut jest możliwe tylko w przypadku zgłoszenia i uiszczenia opłaty za korzystanie z torów dla postoju pojazdów.

b) Ograniczenie długości pociągów wraz z czynnymi lokomotywami

Całkowita długość zamówionych pociągów z czynnymi lokomotywami na zamówionych trasach pociągów dla torów od 7 do 11 może wynosić maksymalnie 321 m lub 403 m.
Całkowita długość zamówionych pociągów z czynnymi lokomotywami na zamówionych trasach pociągów dla toru nr 5 może wynosić do 590 metrów.
Taka całkowita długość pociągu jest dozwolona tylko wtedy, gdy spełnione są wszystkie poniższe warunki:

- Maksymalny czas postoju wymagany do wymiany pojazdów trakcyjnych wynosi do 60 minut.
- Pojazd trakcyjny kontynuujący jazdę pociągu znajduje się gotowy na stacji Görlitz do wymiany pojazdu trakcyjnego.
- Międzynarodowe pociągi pasażerskie ze specjalnym zezwoleniem (do jazdy bez systemu PZB) kursują na specjalnych warunkach po torze 11.

c) Oględziny techniczne wagonów

Wyłączanie wagonów ze składów na stacji Görlitz prowadzi do zmniejszenia przepustowości na stacji.
Uszkodzone wagony nie mogą być odstawiane na stacji Görlitz.

3.2.1 Nutzungsvorgaben des Systemwechselbahnhofs Görlitz

Der Bahnhof Görlitz ist vorrangig für Tätigkeiten im Rahmen internationaler Fahrten zwischen der Infrastruktur der PKP PLK S.A. und der DB InfraGO AG zu nutzen.

a) Haltezeiten

Die Aufenthaltszeiten im Bf Görlitz sind auf ein betrieblich notwendiges Maß zu begrenzen und eine unverzügliche Weiterfahrt des Zuges ist anzustreben.

Die angemeldete Haltezeit im Bf Görlitz darf eine Dauer von 60 min nicht überschreiten.

Eine Abstellung im Bf Görlitz größer 60 min ist nur über Anmietung zur Mitnutzung möglich.

b) Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen

Die Gesamtzuglänge der angemeldeten Zugtrassen für die Gleise 7 bis 11 darf eine maximale Länge von 321 m bzw. von 403 m nicht überschreiten.

Die Gesamtzuglänge der angemeldeten Zugtrassen für Gleis 5 darf bis zu 590 Meter betragen. Diese Gesamtzuglänge ist nur zulässig, wenn alle nachfolgend genannten Bedingungen eingehalten sind:

- Die benötigte Haltezeit für den Triebfahrzeugwechsel beträgt maximal 60 Minuten.
- Das weiterbefördernde Triebfahrzeug steht in Görlitz zum Triebfahrzeugwechsel bereit.

- Internationale Reisezüge mit Ausnahmegenehmigung (Fahrt ohne PZB) verkehren unter gesonderten Bedingungen über Gleis 11.

c) Wagentechnische Untersuchungen

Das Aussetzen von Schadwagen auf dem Bf Görlitz führt zu einer Reduktion der Durchlassfähigkeit.
Das Aussetzen der Schadwagen kann im Bf Görlitz nicht erfolgen.

3.2.2 Specyfikacja korzystania ze stacji zmiany systemu Zgorzelec

Czas postoju pociągów na torach nr 1,2 i 4 stacji Zgorzelec należy zredukować do poziomu niezbędnego ze względów eksploatacyjnych i dążyć do zapewnienia natychmiastowej kontynuacji jazdy.
Zamawiany czas postoju pociągu na stacji Zgorzelec nie może przekroczyć 60 minut.
Całkowita długość zamówionych pociągów z czynnymi lokomotywami na zamówionych trasach pociągów:

- dla toru nr 1 może wynosić do 615m,
- dla toru nr 2 może wynosić do 534m,
- dla toru nr 4 może wynosić do 570m.

3.2.2 Nutzungsvorgaben des Systemwechselbahnhofs Zgorzelec

Die Haltezeit der Züge in Gleis 1, 2 und 4 des Bf Zgorzelec ist auf das betrieblich notwendige Minimum zu reduzieren und die umgehende Weiterfahrt ist anzustreben.

Die bestellte Haltezeit für Züge im Bf Zgorzelec darf 60 min nicht überschreiten.
Die Gesamtzuglänge der angemeldeten Zugtrassen darf betragen:

- für Gleis 1 bis 615 m,
- für Gleis 2 bis 534 m,
- für Gleis 4 bis 570 m.

3.2.3 Rozkład jazdy

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

Każdy pociąg, który przejeżdża przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym musi posiadać obowiązujący rozkład jazdy.
Pociągi, które są opóźnione więcej niż 20 godzin, nie mogą przejechać przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym. Dlatego w przypadku pociągów z opóźnieniem powyżej 20 godzin wymagany jest nowy rozkład jazdy na odcinek eksploatowany w ruchu granicznym. W tym celu konieczne jest złożenie nowego wniosku o przydzielenie międzynarodowej trasy pociągu w ramach IRJ.

b) Odpowiedzialność za opracowanie rozkładów jazdy

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

c) Publikacja i dystrybucja rozkładów jazdy

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

3.2.3 Fahrplan

a) Notwendigkeit eines Fahrplans auf der Grenzbetriebsstrecke

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

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

b) Verantwortung Fahrplanerstellung

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

c) Fahrplanveröffentlichung und Verteilung

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

3.2.4 Numery pociągów

a) Stosowanie międzynarodowych numerów pociągów

Pociągi na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym mogą kursować tylko z jednym niezmieniającym się międzynarodowym numerem. Zmiana numeru pociągu w trakcie jazdy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym jest wykluczona. Numer pociągu musi być dostępny zarówno w DB InfraGO AG, jak i w PKP PLK S.A. przez cały okres kursowania pociągu.
(...)

b) Przydzielanie międzynarodowego numeru pociągu

Numery pociągów są przydzielane przez zarządców infrastruktury w następujący sposób:

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

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

3.2.5 Wniosek o przydzielenie trasy

a) Podstawa umowna zamawiania tras

Przewoźnicy zamawiają trasy zgodnie z przepisami „Infrastrukturnutzungsbedingungen“ (INB) DB InfraGO AG dla obszaru prowadzenia ruchu DB InfraGO AG i „Regulaminem sieci“ PKP PLK S.A. dla obszaru prowadzenia ruchu PKP PLK S.A..
Wnioski o przydzielanie tras muszą być składane zarówno do PKP PLK S.A. jak i do DB InfraGO AG przez przewoźnika posiadającego prawo dostępu do infrastruktury u danego zarządcy infrastruktury.
Wnioski o przydzielanie tras pociągu muszą w odniesieniu do trasy przejazdu pokrywać się co najmniej w części dotyczącej odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.

3.2.4 Zugnummer

a) Verwendung einer internationalen Zugnummer

Die Grenzbetriebsstrecke darf nur mit einer einzigen durchgängigen internationalen Zugnummer befahren werden. Ein Wechsel der Zugnummer im Fahrtverlauf auf der Grenzbetriebsstrecke ist ausgeschlossen. Die Zugnummer muss sowohl bei der DB InfraGO AG als auch bei der PKP PLK S.A. für den gesamten Verkehrszeitraum durchgängig verfügbar sein.
(…)

b) Vergabe einer internationalen Zugnummer

Die Zugnummernvergabe erfolgt durch die Eisenbahninfrastrukturbetreiber wie folgt:

- Für die Richtung (Deutschland – Polen) beantragt das EVU die internationale Zugnummer bei den Ansprechpartnern der DB InfraGO AG:
  ta-Suedost@deutschebahn.com
- Für die Richtung (Polen - Deutschland) wird dem EVU die internationale Zugnummer von den Ansprechpartnern der PKP PLK S.A zugeteilt.

Die durch das EIU zugewiesene Zugnummer ist entsprechend bei den Trassenanmeldungen durch die EVU zu verwenden.

3.2.5 Trassenanmeldung

a) Vertragliche Grundlage für die Trassenanmeldung

Die EVU beantragen die Trassen gemäß den Bestimmungen der „Infrastrukturnutzungsbedingungen“ (INB) der DB InfraGO AG für den Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG und der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. für den Bereich der Betriebsführung PKP PLK S.A..
Die Trassenanmeldungen sind bei der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. durch das beim jeweiligen EIU zugangsberechtigte EVU zu stellen.

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

b) Dwustronne uzgodnienia między przewoźnikami

Złożenie wniosku o przydzielenie międzynarodowej trasy pociągu musi nastąpić po przeprowadzeniu koordynacji przez zainteresowanych przewoźników w celu ujednolicenia wniosku o przydzielenie trasy w odniesieniu do następujących punktów:

- Wniosek o przydzielenie trasy pociągu danego przewoźnika musi wpłynąć zarówno do DB InfraGO AG, jak i PKP PLK S.A.
- Wnioski o przydzielanie trasy złożone u obu zarządców infrastruktury muszą być zgodne pod względem charakterystyki (parametrów) pociągu i żądań dotyczących czasu przewozu.

c) Minimalne wymagania dotyczące zamawiania tras:

Wnioski o przydzielanie tras są prawidłowe, jeśli zawierają następujące informacje:

- Jednoznaczne oznaczenie stacji początkowej i stacji końcowej w danym kraju. Punkt graniczny „Görlitz Granica“ jako punkt pomocniczy do konstrukcji rozkładu jazdy nie jest właściwym posterunkiem na którym pociągi mogą rozpoczynać lub kończyć jazdę.
- Jednoznaczne oznaczenie odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.
- Jednoznaczne oznaczenie przewoźnika realizującego jazdę pociągu na sieci innego zarządcy infrastruktury.
- Jednoznaczne wskazanie wymaganego czasu postoju wraz z odpowiednią technologią eksploatacji (np. zmiana lokomotywy, zmiana drużyny, oględziny techniczne wagonów) na stacjach zmiany systemu.
- Jednoznaczne oznaczenie w formie numeru pociągu wszelkich jazd poprzedzających lub dalszej jazdy w przypadku pociągów kończących lub rozpoczynających bieg lub w przypadku doprowadzania i odprowadzania lokomotyw związanych z realizacją danego przewozu.

b) Bilaterale Abstimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Im Vorfeld der Anmeldung von internationalen Trassen ist eine Abstimmung zwischen den beteiligten EVU zur Vereinheitlichung der Trassenanmeldung hinsichtlich folgender Punkte vorzunehmen:

- Die Trassenanmeldung des jeweiligen EVU muss sowohl bei der DB InfraGO AG als auch bei der PKP PLK S.A. eingehen.
- Die Trassenanmeldungen müssen bei beiden EIU in Zugcharakteristik und Verkehrszeitregelung übereinstimmen.

c) Mindestanforderungen an die Trassenanmeldung:

Trassenanmeldungen sind plausibel, wenn sie folgende Angaben enthalten:

- Eindeutige Benennung des Start- und Zielbahnhofs im jeweiligen Land. ‚Görlitz Grenze‘ als Hilfspunkt zur Konstruktion des Fahrplans ist keine plausible Betriebsstelle, an der der Zuglauf beginnen oder enden kann.
- Eindeutige Benennung der zu befahrenden Grenzbetriebsstrecke.
- Eindeutige Benennung des EVU, welches beim jeweils anderen EIU die Beförderung des Zuges durchführt.
- Eindeutige Angabe der benötigten Haltezeit und der entsprechenden Betriebstechnologie (zum Beispiel: Lokwechsel, Personalwechsel, Wagentechnische Untersuchung) an den Systemwechselbahnhöfen.
- Eindeutige Bezeichnung in Form der Zugnummer etwaiger Vor- und Nachleistungen bei beginnenden und endenden Zügen oder Zuführungen und Rückführung von Triebfahrzeugen, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Zugfahrt stehen.

3.2.6 Koordynacja rozkładów jazdy między zarządcami infrastruktury

Trasy pociągów w indywidualnym rozkładzie jazdy są uzgadniane i potwierdzane między DB InfraGO AG a PKP PLK S.A. w ramach procedury Pre-Check.

W ten sposób określa się, czy spełnione są warunki wstępne i wymagania minimalne dotyczące zamawiania tras. W przeciwnym wypadku wnioski o przydzielanie trasy pociągu zostaną uznane za nieprawidłowe i odrzucone.

3.2.6 Fahrplantechnische Abstimmungen der EIU

Die internationalen Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr werden zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. im Rahmen des PreCheck Verfahrens abgestimmt und bestätigt.
Hierbei wird festgestellt, ob die Voraussetzungen und Mindestanforderungen an die Trassenanmeldungen erfüllt sind. Sollte dies nicht der Fall sein, werden die Trassenanmeldungen als nicht plausibel angesehen und zurückgewiesen.

	Na etapie procesu tworzenia rocznego rozkładu jazdy wnioski o przydzielenie międzynarodowych tras pociągów są uzgadniane w ramach konferencji RNE-E. Aktualne uregulowania zmiany systemów (przełączanie pomiędzy systemami samoczynnego oddziaływania na pociąg PZB i SHP) powinny być uwzględnione w rozkładach jazdy: rocznych, indywidualnych i zamknięciowych.		Für die Prozessphase der Netzfahrplanerstellung werden die internationalen Trassenanmeldungen im Rahmen der RNE-E Konferenz abgestimmt. Die Regel-, Gelegenheits- und Baufahrpläne sind den aktuellen Transitionsregeln (Umschaltung zwischen den Zugbeeinflussungssystemen PZB und SHP) anzupassen.
(...)	(...)		(…)
3.4	**Sieciowy (roczny) rozkład jazdy**	**3.4**	**Netzfahrplan**
(1)	(...)	(1)	(…)
(2)	Zamawianie tras do rocznego rozkładu jazdy musi nastąpić zgodnie z terminami określonymi w Regulaminie sieci PKP PLK S.A. oraz INB DB InfraGO AG. Zmiany i uzupełnienia do rocznego rozkładu jazdy uzgadnia się odrębnie.	(2)	Die Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan müssen zu den Terminen, welche in den INB der DB InfraGO AG und der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. bestimmt wurden, gestellt werden. Änderungen und Ergänzungen zum Netzfahrplan werden gesondert vereinbart.
(...)	(...)		(…)
3.7	**Przewóz przesyłek nadzwyczajnych**	**3.7**	**Außergewöhnliche Sendungen**
(1)	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych odbywa się na podstawie karty UIC IRS 50502 oraz regulacji krajowych.	(1)	Der Transport erfolgt auf der Grundlage der IRS 50502 der UIC sowie der nationalen Gesetze und Richtlinien.
(2)	Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej DB InfraGO AG występuje z wnioskiem o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej „Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte” w DB InfraGO AG zgodnie z INB DB InfraGO AG. Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej 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 przewozowych odpowiedniego KPI dla własnej sieci, wnioskujący otrzymuje od odpowiednego KPI zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej. Przewoźnik podaje we wniosku o przydzielenie trasy numery DB Bza i PNZ PKP PLK S.A..	(2)	Ein EVU mit Zugang zum Schienennetz der DB InfraGO AG beantragt eine Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte gemäß den Anforderungen der INB der DB InfraGO AG. Ein EVU mit Zugang zum Schienennetz der PKP PLK S.A. stellt einen Zustimmungsantrag für eine außergewöhnliche Sendung gemäß den Anforderungen der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A.. 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)	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. Przekazywanie informacji o włączeniu do składu przesyłki nadzwyczajnej następuje po podaniu numerów zgody DB Bza i PNZ PKP PLK S.A. dla każdego pociągu z osobna.	(3)	Unter den Genehmigungs/Beförderungsnummern (PNZ/DB Bza Nr) können beliebig viele außergewöhnliche Sendungen vereinbart werden, wenn diese die gleichen Beförderungsbedingungen aufweisen. Die außergewöhnlichen Sendungen können einzeln oder in Gruppen in Züge eingestellt werden, oder auch als einmaliger verkehrender Zug mit außergewöhnlichen Sendungen verkehren. Die Verständigung über das Mitführen einer außergewöhnlichen Sendung erfolgt unter Angabe der DB Bza-Nummer und der PNZ-PKP PLK S.A. für jeden Zug besonders. *

(4)	Dla przewożonych stale przesyłek nadzwyczajnych może zostać uzgodniony przewóz określonymi stałymi pociągami w rocznym rozkładzie jazdy. Warunki przewozu dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym łącznie ze 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. (...)	(4)	Für häufig auftretende außergewöhnliche Sendungen mit den gleichen Beförderungsbedingungen kann die Beförderung in bestimmten Zügen vereinbart werden. Die Beförderungsbedingungen für die Grenzbetriebsstrecke, einschließlich der Systemwechselbahnhöfe sowie die DB Bza-Nummer und der PNZ-PKP PLK S.A., sind in die Fahrpläne aufzunehmen. Diese Züge werden immer als Züge mit außergewöhnlichen Sendungen behandelt, auch wenn sie keine außergewöhnliche Sendung befördern. (…)
(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 pociągiem, należy złożyć wniosek o nowy rozkład jazdy pociągów.	(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)	W przypadku komisyjnego 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.	(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 Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym

5.1 Godziny otwarcia odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Zgorzelec - Görlitz jest czynny przez całą dobę. DB InfraGO AG i PKP PLK S.A. mogą pomiędzy zakończeniem konstrukcji rocznego rozkładu jazdy a zmianą rozkładu jazdy podjąć ustalenia dotyczące przerw w pracy swoich pracowników na stacjach zmiany systemu.

5.2 Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(1) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym między Görlitz a Zgorzelcem jest dwutorowy i częściowo zelektryfikowany. W Niemczech ma status linii głównej, a w Polsce linii pierwszorzędnej. Stanowi on część sieci transportowej TEN-T (Trans-European Networks/Sieci Transeuropejskie) dla linii kolejowych.
Między stacjami zmiany systemu nie ma posterunków ruchu.

(2) Sieć trakcyjna na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym pomiędzy stacją Zgorzelec a mostem granicznym do km 202,340 (pl) jest zasilana prądem 3 kV DC.

(3) (...)

(4) Droga hamowania na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, przy zabudowanych przez PKP PLK S.A. urządzeniach srk wynosi 700 m, a srk zabudowanych przez DB InfraGO AG wynosi 1000 m.

Tarcze ostrzegawcze 40Va (przy torze prawym) i 40Vaa (przy torze lewym) odnoszące się do semaforów wjazdowych stacji Görlitz mają skróconą odległość wynoszącą 440 m.
Tarcze ostrzegawcze ToZ (przy torze prawym) i ToY (przy torze lewym) odnoszące się do semaforów wjazdowych stacji Zgorzelec mają skróconą odległość wynoszącą 680 m.

(5) Na odcinku Zgorzelec – Granica Państwa wzniesienie wynosi:
- od km 201,350 do km 201,800 (pl) wzniesienie maks. 0,2‰,
- od km 201,800 do km 202,060 (pl) wzniesienie maks 1,16‰,
- od km 202,060 do km 202,455 (pl) 0,00‰ poziom.

Na odcinku od granicy państwa do Görlitz miarodajne wzniesienie wynosi 5,6 promila. Według regulaminu DB InfraGO AG odpowiada to oznaczeniu na dokumentach z rozkładem jazdy bez linii zygzakowych.

(6) Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka DB InfraGO AG, ujęta jest w wykazie maksymalnej prędkości VzG.

5 Grenzbetriebsstrecke

5.1 Streckenöffnungszeiten der Grenzbetriebsstrecke

Die Grenzbetriebsstrecke Görlitz - Zgorzelec ist ganztägig geöffnet. Zwischen Beendigung der Netzfahrplanerstellung und dem Fahrplanwechsel können die DB InfraGO AG und die PKP PLK S.A. nach Bedarf Vereinbarungen über die Unterbrechung der Arbeitszeit ihrer Mitarbeiter auf den Systemwechselbahnhöfen treffen.

5.2 Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke

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

Zwischen den Systemwechselbahnhöfen befinden sich keine weiteren Betriebsstellen.

(2) Die Oberleitungsanlage über der Grenzbetriebsstrecke wird zwischen dem Bf Zgorzelec und der Grenzbrücke bis km 202,340 (pl) mit 3 kV Gleichspannung betrieben.

(3) (…)

(4) Auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt der Bremsweg bei Signalanlagen der PKP PLK S.A. 700 m und bei Signalanlagen der DB InfraGO AG beträgt der Bremsweg 1000 m.

Die Einfahrvorsignale 40Va (Regelgleis) und 40Vaa (Gegengleis) des Bf Görlitz stehen im verkürzten Vorsignalabstand. Er beträgt 440 m.

Die Einfahrvorsignale ToZ (Regelgleis) und ToY (Gegengleis) des Bf Zgorzelec stehen im verkürzten Vorsignalabstand. Er beträgt 680 m.

(5) Auf dem Abschnitt Zgorzelec - Staatsgrenze beträgt die Neigung:
- von km 201,350 (pl) bis km 201,800 (pl) maximal 0,2 ‰,
- von km 201,800 (pl) bis km 202,060 (pl) maximal 1,16 ‰,
- von km 202,060 (pl) bis km 202,455 (pl) 0,0 ‰.

Auf dem Abschnitt Staatsgrenze – Görlitz wird die maßgebende Neigung mit 5,6 ‰ angegeben. Nach dem Regelwerk der DB InfraGO AG entspricht dies einer Kennzeichnung in den Fahrplanunterlagen ohne Sägelinien.

(6) Die zulässigen Streckengeschwindigkeiten (Richtung und Gegenrichtung) für die Streckenabschnitte der DB InfraGO AG sind im VzG vorgegeben.

Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka PKP PLK S.A. podana jest w wykazie maksymalnych prędkości w Regulaminie sieci, dostępnym na stronie internetowej Spółki PKP PLK S. A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ na dany rozkład jazdy pociągów dla linii kolejowej 274, ujętymi w załączniku 2.1.

Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für den Streckenabschnitt der PKP PLK S.A, sind in dem Verzeichnis der maximal zulässigen Geschwindigkeiten im „Regulamin Sieci" auf der Internet-Seite der PKP PLK S.A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ im Anhang 2.1 für die Strecke 274 angegeben. * * *

(7) Dla pociągów przekraczających granicę obowiązuje klasy linii D3 (22,5 t - nacisk osi na szynę, 7,2 t/m – nacisk liniowy).

Odcinek prowadzenia ruchu DB InfraGO AG zaklasyfikowano do klasy linii D4 (22,5 t - nacisk osi na szynę, 8,0 t/m - nacisk liniowy). Odcinek prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. zaklasyfikowano do klasy linii D3 (22,5 t - nacisk osi na szynę, 7,2 t/m – nacisk liniowy).

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

Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB InfraGO AG ist in die Streckenklasse D4 (22,5 t Radsatzlast, 8,0 t/m Meterlast) eingestuft. Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. ist in die Streckenklasse D3 (22,5 t Radsatzlast, 7,2 t/m Meterlast) eingestuft.

(8) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym obowiązuje skrajnia taboru G2 (UIC).

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

(9) Odcinek prowadzenia ruchu przez PKP PLK S.A. wyposażony jest w analogową radiołączność pociągową - (kanał 3) polskiego systemu.

Odcinek prowadzenia ruchu przez DB InfraGO AG wyposażony jest w cyfrową radiołączność pociągową GSM-R (D).

(9) Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. ist mit analogem Zugfunk polnischer Bauart (Kanal 3) ausgerüstet.

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

(10) Urządzenia oddziaływania na pociąg

a) Odcinek prowadzenia ruchu przez DB InfraGO AG jest wyposażony w urządzenia oddziaływania na pociąg PZB 90.
Dodatkowo na odcinku linii z prowadzeniem ruchu przez PKP PLK S.A. w km 202,233 (pl) na wysokości tarczy ostrzegawczej 40Va (tor prawy) i 40 Vaa (tor lewy) w kierunku stacji Görlitz umieszczono po jednym elektromagnesie torowym 1000 Hz i w km 202,434 (pl) w obu torach szlakowych po jednym elektromagnesie torowym 500 Hz.
Sposób postępowania maszynisty przy współpracy z wyżej wymienionym urządzeniem jest uregulowany w przepisach DB InfraGO AG.

b) Odcinek prowadzenia ruchu przez PKP PLK S.A. wyposażony jest w urządzenia samoczynnego hamowania pociągu SHP.

Dodatkowo na odcinku prowadzenia ruchu przez DB InfraGO AG w km 252.217 (d) na wysokości tarcz ostrzegawczych ToY i ToZ umieszczono (dla każdego toru) elektromagnesy torowe SHP dostrojone do częstotliwości 1000 Hz.
Elektromagnesy torowe są stale aktywne i oddziałują na system PZB 90 na częstotliwość 1000 Hz.

(10) Zugbeeinflussungsanlagen

a) Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB InfraGO AG ist mit Zugbeeinflussungsanlagen PZB 90 ausgerüstet.
Darüber hinaus befinden sich im Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. in km 202,233 (pl) in Höhe der Vorsignale 40Va (Regelgleis) und 40Vaa (Gegengleis) des Bf Görlitz je ein 1000 Hz-Gleismagnet und in km 202,434 (pl) je ein 500 Hz-Gleismagnet.

Das Verhalten des Triebfahrzeugpersonals gegenüber den Gleismagneten richtet sich nach dem Regelwerk der DB InfraGO AG.

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

Darüber hinaus befinden sich im Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB InfraGO AG im km 252,217 (d) in Höhe der Vorsignale ToY und ToZ in jedem Gleis ein 1000 Hz Gleismagnet der SHP.

Die Gleismagneten sind ständig wirksam und lösen im Zugbeeinflussungssystem PZB 90 eine 1000 Hz Beeinflussung aus.

(11) Przejazdy kolejowo drogowe i przejścia

Położenie	Rodzaj zabezpieczenia	Uwagi
km 26,319, kat. A na stacji Zgorzelec	Rogatki nastawiane elektrycznie	Obsługiwany z miejsca przez zwrotniczego „Post-12”
km 26,475, kat. E na stacji Zgorzelec	Rogatki nastawiane elektrycznie	Obsługiwany z odległości przez zwrotniczego „Post-12”
km 201,253, kat. A na stacji Zgorzelec	Rogatki nastawiane elektrycznie	Obsługiwany z odległości przez zwrotniczego „Post-12”

(11) Bahnübergänge und Übergänge für Reisende

Lage [km]	Art der Sicherung	Bemerkungen
km 26,319, Kat. A auf Bf Zgorzelec	Schranken-anlage mit elektrischem Antrieb	örtlich bedient vom Weichenwärter „Post-12“
km 26,475, kat. E auf Bf Zgorzelec	Schranken-anlage mit elektrischem Antrieb	örtlich bedient vom Weichenwärter „Post-12“
km 201,253, Kat. A auf Bf Zgorzelec	Schranken-anlage mit elektrischem Antrieb	örtlich bedient vom Weichenwärter „Post-12“

(12) Szczególne lokalizacje urządzeń sygnałowych

a) Tarcze ostrzegawcze odnoszące się do semaforów wjazdowych 40 Va (tor prawy) i 40Vaa (tor lewy) stacji granicznej Görlitz ustawione są w km 202,233 (pl). Stosowanie się do tych sygnałów zostało opisane w książce sygnałów (Ril 301) DB InfraGO AG.

b) W km 202,133 (pl) są ustawione wskaźniki uprzedzające Ne 3 oznaczające, że za wskaźnikiem znajduje się tarcza ostrzegawcza w określonej przez nie odległości 40Va (tor prawy) i 40Vaa (tor lewy) stacji granicznej Görlitz. Stosowanie się do tych sygnałów zostało opisane w książce sygnałów (Ril 301) DB InfraGO AG.

c) Tarcze ostrzegawcze ToZ (tor prawy) i ToY (tor lewy) odnoszące się do semaforów wjazdowych stacji Zgorzelec ustawione są w km 252,217 (d) na obszarze DB InfraGO AG. Stosowanie się do tych sygnałów zostało opisane w instrukcji sygnalizacji (Ie-1) PKP PLK S.A.. Nie ustawiono wskaźników W 11 (wskaźników uprzedzających) odnoszących się do polskich tarcz ostrzegawczych ToZ (tor prawy) i ToY (tor lewy).

d) W kierunku jazdy z Niemiec do Polski, PKP PLK S.A. przy obu torach ustawiła wskaźnik kanału radiowego W 28 w km 202.535 (pl). Oznacza on „miejsce zmiany i obowiązujący od tego miejsca numer kanału radiołączności pociągowej”.
W kierunku jazdy z Polski do Niemiec w km 202,296 (pl) / km 251,556 (d) przy obu torach ustawione są wskaźniki GSM-R „D“ przez DB InfraGO AG.

e) W kierunku jazdy z Polski do Niemiec w km 202,243 (pl) PKP PLK S.A. ustawiła przy obu torach wskaźniki We 4a "Zakaz wjazdu dla elektrycznych pojazdów trakcyjnych".

(12) Besondere Signalstandorte

a) Die Einfahrvorsignale 40Va (Regelgleis) und 40Vaa (Gegengleis) des Bf Görlitz stehen in km 202,233 (pl). Das Verhalten an diesen Signalen richtet sich nach dem Signalbuch (Ril 301) der DB InfraGO AG.

b) In km 202,133 (pl) sind die Vorsignalbaken Ne 3 jeweils zu den Einfahrvorsignalen 40Va (Regelgleis) und 40Vaa (Gegengleis) des Bf Görlitz aufgestellt. Das Verhalten an diesen Signalen richtet sich ebenfalls nach dem Signalbuch (Ril 301) der DB InfraGO AG.

c) Die Einfahrvorsignale ToZ (Regelgleis) und ToY (Gegengleis) des Bf Zgorzelec stehen in km 252,217 (d) im Bereich der DB InfraGO AG. Das Verhalten an diesen Signalen richtet sich nach den Signalvorschriften Ie-1 der PKP PLK S.A..

Es sind zu den Einfahrvorsignale ToZ (Regelgleis) und ToY (Gegengleis) keine Warnsignale W 11 (Vorsignalbaken) aufgestellt.

d) In der Fahrtrichtung von Deutschland nach Polen sind durch die PKP PLK S.A. an jedem Gleis Hinweiszeichen W 28 „Hinweiszeichen auf den Zugfunkkanal“ in km 202,535 (pl) aufgestellt.

In der Fahrtrichtung von Polen nach Deutschland sind im km 202,296 (pl) / km 251,556 (d) an jedem Gleis Orientierungszeichen GSM-R „D“ durch die DB InfraGO AG aufgestellt.

e) In der Fahrtrichtung von Polen nach Deutschland sind durch die PKP PLK S.A. an jedem Gleis Signal We 4a „Einfahrt für elektrische Triebfahrzeuge verboten“ in km 202,243 (pl) aufgestellt.

(13)	Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym zabudowana jest jednodostępowa półsamoczynna przekaźnikowa blokada liniowa z blokiem pozwolenia dla każdego toru szlakowego (jest przystosowana do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze).	(13)	Auf der Grenzbetriebsstrecke ist Relaisblock mit Erlaubniswechsel für jedes Streckengleis vorhanden und Zweirichtungsbetrieb auf jedem Streckengleis (Gleiswechselbetrieb) eingerichtet.
(…)	(...)	(…)	

6 Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej

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

6.1 Dokumenty, druki i informacje, które muszą znajdować się w kabinach

Maszynistom muszą być dostępne dane z rozkładu jazdy mające zastosowanie do pociągu oraz informacje z La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB) dla całego odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.

Maszynista pojazdu trakcyjnego musi mieć możliwość przeglądania informacji dotyczących opisu linii "Streckenbuch EVU" na obszarze zarządzania DB InfraGO AG.

W kabinach sterowniczych pojazdów trakcyjnych lub wagonów sterowniczych muszą znajdować się druki dwujęzycznego rozkazów zgodnie z pkt 10.1.

Maszyniści powinni posiadać aktualne wykazy ostrzeżeń stałych Zakładu Linii Kolejowych w Wrocławiu.

6.2 Wymogi dotyczące taboru kolejowego

6.2.1 Wymagania w zakresie wyposażenia pojazdów do systemów punktowego oddziaływania

(1) Pojazdy trakcyjne KPP, poruszające się po infrastrukturze danego KPI muszą być wyposażone w sprawne urządzenia mające wpływ na bezpieczeństwo jazdy pociągu. W Polsce jest to system SHP, a w Niemczech system PZB 90.

(2) Niemieckie i polskie systemy bezpieczeństwa jazdy pociągu nie są kompatybilne. Dlatego dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym uzgodnione zostały zasady zmiany systemu, określone w punkcie 7.2.

6.2.2 Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności

(1) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym DB InfraGO AG pojazdy trakcyjne przewoźnika muszą być wyposażone w radio pokładowe GSM-R (D) zainstalowane na stałe lub przenośne.

(2) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym PKP PLK S.A. pojazdy trakcyjne przewoźnika muszą być wyposażone w urządzenia radiotelefoniczne pracujące w sieci radiołączności pociągowej PKP PLK S.A. ze sprawnym systemem „Radio-stop”.

6 Angaben zum Netzzugang

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

6.1 Dokumente, Vordrucke und Informationen, welche sich auf dem Führerstand befinden müssen

Dem Triebfahrzeugführer müssen die für den Zug geltenden Fahrplanangaben und La-Angaben für die gesamte Grenzbetriebsstrecke zur Verfügung stehen.

Die Angaben für das Streckenbuch EVU muss der Triebfahrzeugführer im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG einsehen können.

In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen die zweisprachigen Befehlsvordrucke entsprechend Abschn. 10.1. mitgeführt werden.

Der Triebfahrzeugführer hat über das aktuelle Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen des Gebiets des Zakład Linii Kolejowych Wrocław zu verfügen.

6.2 Anforderungen an Fahrzeuge

6.2.1 Vorgaben der Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen

(1) Die auf der jeweiligen Eisenbahninfrastruktur verkehrenden Tfz der EVU müssen mit Zugbeeinflussungseinrichtungen ausgerüstet sein. In Polen ist dies das System SHP und in Deutschland das System PZB 90.

(2) Die deutschen und polnischen Zugbeeinflussungssysteme sind nicht kompatibel. Für die Grenzbetriebsstrecke werden deshalb in Abschnitt 7.2 Transitionsregeln vereinbart.

6.2.2 Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk

(1) Für den Betrieb im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG müssen führende Fahrzeug mit einem fest eingebauten oder tragbaren GSM-R (D)-Zugfunk-Fahrzeuggerät ausgerüstet sein.

(2) Für den Betrieb im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. muss das Triebfahrzeug mit einem Funkgerät, welche auf dem Netz der PKP PLK S.A. arbeitet, und das Nothaltsystem „Radio-stop“ beinhaltet, ausgerüstet sein.

6.3 Wymagania dotyczące pracowników przewoźnika

6.3.1 Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI

Porozumiewanie się między pracownikami KPP a dyżurnym ruchu (prowadzenie ruchu przez DB InfraGO 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.

6.3.2 Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG

Na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO 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 poleceń istotnych ze względów bezpieczeństwa (np. polecenia zatrzymania awaryjnego; w razie potrzeby porozumiewania się podczas manewrowania), a także zgodny z regułami proces komunikacji, obejmujący np. takie komunikaty jak „powtarzam“, „zgadza się“, „nie zgadza się“ itd..

W przypadku dyktowania pisemnych rozkazów 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 wypowiadane jako ciąg pojedynczych cyfr. Nie będą oni używać skrótów i będą używać pełnych nazw posterunków ruchu.

6.3 Anforderungen an das Personal des EVU

6.3.1 Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU

Die Verständigung zwischen den Mitarbeitern der EVU und dem Fahrdienstleiter (Betriebsführung durch die DB InfraGO 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.

6.3.2 Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG

Im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO 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 gehören 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 diktiert werden, muss der Triebfahrzeugführer im Rahmen der erforderlichen Sprachkompetenzen in der Lage sein, schriftliche Befehle auszufüllen, das Diktierte zu wiederholen und zu verstehen.

Bei Gesprächen zwischen dem Fdl und dem Triebfahrzeugführer werden Zahlen als eine Folge der einzelnen Ziffern ausgesprochen. Sie verzichten auf Abkürzungen und sie verwenden die vollständigen Namen der Betriebsstellen.

W przypadku konieczności literowania pojęć należy korzystać z międzynarodowego alfabet fonetycznego zgodnie z TSI OPE:

Müssen Begriffe buchstabiert werden, ist das Internationale Phonetische Alphabet der TSI OPE zu verwenden: *

Buchstabe Litera	International Międzynarodowy
A	Alpha
B	Bravo
C	Charlie
D	Delta
E	Echo
F	Foxtrot
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	Whisky
X	X-ray
Y	Yankee
Z	Zulu

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

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

6.3.3 Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.

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

6.3.3 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 Przepisy ruchu

7.1 Miejscowe uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S. A. i DB InfraGO AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych

7 Regeln für den Betrieb

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

Lp. Nr / Lfd. Nr.	Według instrukcji / Hinweis auf Vor-schrift der PKP PLK S.A.	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmen abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Według Ril / Hinweis auf Ril der DB InfraGO AG
(…)		(…)	(…)	
3	Do Ir-1 §4 ust. 6	**Jazda pociągu** Za prowadzenie ruchu pociągów na stacji Görlitz odpowiedzialny jest dyżurny ruchu odcinkowy, przydzielony do stacji Görlitz, który jest wskazany w PRG część B MPG jako dyżurny ruchu stacji Görlitz. Jego miejsce pracy znajduje się w Centrali ruchu w Lipsku. Urządzenia srk są z reguły zdalnie sterowane. W przypadku sytuacji awaryjnych stacja Görlitz może być obsługiwana przez dyżurnego ruchu odcinkowego na stanowisku w Centrali ruchu Görlitz. Stacja Zgorzelec jest zdalnie sterowana przez dyżurnego ruchu z lokalnego centrum sterowania LCS Węgliniec. W przypadku sytuacji awaryjnych stacja Zgorzelec może być sterowana przez dyżurnego ruchu z nastawni miejscowego sterowania w Zgorzelcu.	**Durchführung von Zugfahrten** Zuständig für die Durchführung des Eisenbahnbetriebs auf dem Bf Görlitz ist der Fdl Unterzentrale (UZ) Görlitz. In dieser ÖGV wird er als ‚Fdl Görlitz' bezeichnet. Sein Arbeitsplatz befindet sich in der Betriebszentrale Leipzig. Die sicherungstechnischen Anlagen werden in der Regel fernbedient. Im Störungsfall kann ein Notbedienplatz in der Unterzentrale Görlitz für die Bedienung Bf Görlitz besetzt werden. Der Bf Zgorzelec wird vom Fdl LCS Węgliniec fernbedient. Im Störungsfall kann der Bf Zgorzelec durch den Fdl des örtlich bedienten Stellwerks in Zorzelec gesteuert werden.	Zu 408.0111
4	Do Ir-1 § 23 ust. 7,8 i 9	**Polecenia i telefonogramy zapowiadawcze** W poleceniach i telefonogramach zapowiadawczych 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 telefonogramach zapowiadawczych 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"	**Aufträge und Meldungen** 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.	Zu 408.0202 Abschn. 1 Zu 408.2202 Abschn.1

5		**Dodatkowe informacje dotyczące pociągów przewożących towary niebezpieczne**	**Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern**	
		<u>Planowanie</u>	<u>Planung</u>	
	Do Ir-1 § 24 ust. 13 i § 37 ust. 7 pkt 6 i § 14 ust. 9 i § 28 ust. 2	W przypadku towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka zgodnie z punktem 1.10.3.1.2. RID (TWR) obowiązuje przewoźnika po stronie polskiej zaplanowanie pociągów za pośrednictwem systemu „SEPE” PKP PLK S.A.	Bei gefährlichen Gütern mit hohem Risiko gemäß Punkt 1.10.3.1.2. des RID hat das auf polnischer Seite auftretende EVU die Züge über das System "SEPE" bei der PKP PLK S.A. zu planen.	
	Ir-16 § 12	W przypadku braku technicznej możliwości przeprowadzenia planowania w „SEPE”, wyznaczony pracownik przewoźnika powiadamia telefonicznie dyspozytora ds. planowania produkcji w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. w Wrocławiu tel. +48 71 717 1370 (idde6.planowanie@plk-sa.pl), podając informacje zgodnie z 8. 1) a) i b) § 17, Instrukcji Ir- 16 PKP PLK S.A..	Bei fehlenden technischen Möglichkeiten, die Planung in "SEPE" durchzuführen, benachrichtigt ein ernannter Mitarbeiter des EVU fernmündlich den Disponenten für die Produktionsplanung in der Außenstelle der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. in Wrocław unter der Telefonnummer +48 71 717 1370 (idde6.planowanie@plk-sa.pl), unter Angabe der Informationen gemäß 8. 1) a) und b) § 17, der Gefahrgutvorschrift Ir- 16 der PKP PLK S.A..	
		Wyznaczony pracownik przewoźnika potwierdza wprowadzone informacje do systemu „SEPE” PKP PLK S.A poprzez zgłoszenie telefoniczne do dyspozytora ds. planowania produkcji w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym we Wrocławiu tel. +48 71 717 1370 od którego otrzymuje potwierdzenie planowania.	Ein ernannter Mitarbeiter des EVU bestätigt die in das System "SEPE" der PKP PLK S.A. eingegebenen Informationen durch fernmündliche Mitteilung an den Disponenten für die Produktionsplanung in der Außenstelle der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. in Wrocław unter der Telefonnummer +48 71 717 1370.	
		Działający po stronie Niemieckiej przewoźnik, zamawiający trasę w DB InfraGO AG musi uwzględnić niezbędne postoje przy zamówieniu tras pociągów zgodnie z powyższymi procesami.	Das auf deutscher Seite auftretende EVU muss bei der Trassenanmeldung, die für die genannten Verfahren notwendigen Aufenthaltszeiten berücksichtigen.	
		<u>Realizacja</u>	<u>Durchführung</u>	
		W przypadku kursowania pociągów z towarem niebezpiecznym, w tym z TWR (towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z tabelą 1.10.3.1.2 RID), przewoźnik zamawiający trasę pociągu w PKP PLK S.A., ma obowiązek przekazać dyżurnemu ruchu stacji Zgorzelec wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociagu przed wjazdem na odcinek eksploatowany w ruchu granicznym.	Beim Befördern von Zügen mit gefährlichen Gütern einschließlich gefährlicher Güter mit hohem Risiko gemäß Tabelle 1.10.3.1.2 RID ist das bei der PKP PLK S.A. trassenbestellende EVU verpflichtet, dem Fahrdienstleiter des Bahnhofs Zgorzelec vor Befahren der Grenzbetriebsstrecke die Wagenliste zu übermitteln.	

6		**Dodatkowe informacje dotyczące pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne** W przypadku przewozu przesyłek nadzwyczajnych obowiązuje przewoźnika po stronie polskiej zaplanowanie pociągów za pośrednictwem systemu „SEPE” PKP PLK S.A. W przypadku braku technicznej możliwości przeprowadzenia planowania w „SEPE”, wyznaczony pracownik przewoźnika powiadamia telefonicznie dyspozytora ds. planowania produkcji w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. w Wrocławiu tel. +48 71 717 1370 (idde6.planowanie@plk-sa.pl), podając informacje zgodnie z § 9 Instrukcji Ir- 13 PKP PLK S.A.. Wyznaczony pracownik przewoźnika potwierdza wprowadzone informacje do systemu „SEPE” PKP PLK S.A. poprzez zgłoszenie telefoniczne do dyspozytora ds. planowania produkcji w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym we Wrocławiu tel. +48 71 717 1370 od którego otrzymuje potwierdzenie planowania.	**Zusätzliche Informationen über Züge, die außergewöhnliche Sendungen befördern** Bei außergewöhnlichen Sendungen hat das bei der PKP PLK S.A. trassenbestellende EVU, die Züge über das System "SEPE" der PKP PLK S.A. zu planen. Bei fehlenden technischen Möglichkeiten, die Planung in "SEPE" durchzuführen, benachrichtigt ein ernannter Mitarbeiter des EVU fernmündlich den Disponenten für die Produktionsplanung in der Außenstelle der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. in Wrocław unter der Telefonnummer +48 71 717 1370 (idde6.planowanie@plk-sa.pl), unter Angabe der Informationen gemäß § 9 der Disponentenvorschrift Ir-13 der PKP PLK S.A.. Der beauftragte Mitarbeiter des EVU bestätigt die in das System "SEPE" der PKP PLK S.A. eingegebenen Informationen durch telefonische Mitteilung an den Disponenten für die Produktionsplanung in der Außenstelle der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. in Wrocław unter der Telefonnummer +48 71 717 1370, von dem er die Bestätigung für die Planung erhält.	
7	Do Ir-1 § 5 ust.4	**Numeracja torów szlakowych** Tor prawy dla jazdy od stacji Zgorzelec do stacji Görlitz to tor szlakowy numer 1, a tor prawy dla jazdy od stacji Görlitz do stacji Zgorzelec to tor szlakowy numer 2.	**Bezeichnung Streckengleise** Das Regelgleis Zgorzelec - Görlitz wird als Streckengleis 1 und das Regelgleis Görlitz - Zgorzelec wird als Streckengleis 2 bezeichnet.	Zu 408.0212 Zu 408.2212
(…)		**(…)**	**(…)**	
11	Do Ir-1 § 16 ust. 3	**Brak znajomości linii przez maszynistę** Prowadzenie pociągu przez maszynistę, nieposiadającego znajomości odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym jest zabronione.	**Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren** Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist auf der Grenzbetriebsstrecke nicht erlaubt.	Zu 408.2301 Abschn. 1

12		**Znajomość warunków lokalnych przez drużynę pociągową**	**Ortskenntnis des Zugpersonals**	
		<u>Stacja Zgorzelec</u>	<u>Bf Zgorzelec</u>	
	Do Ir-1 § 16	Manewry pojazdami kolejowymi mogą się odbywać tylko przy udziale kierownika posiadającego znajomość warunków lokalnych i sprawne urządzenia radiołączności, zapewniające łączność z dyżurnym ruchu odcinkowym LCS Węgliniec.	Eisenbahnfahrzeuge dürfen nur mit einem Rangierbegleiter rangiert werden; er muss über Ortskenntnis verfügen und eine funktionsfähige Funkeinrichtung zur Verständigung mit dem Fahrdienstleiter LCS Węgliniec mit sich führen.	
		Manewry z pojazdami trakcyjnymi, mogą się odbywać bez kierownika manewrów tylko wtedy, gdy jazdy manewrowe odbywają się po zorganizowanych drogach przebiegu, maszynista posiada znajomość warunków lokalnych, a pojazd trakcyjny musi być wyposażony w sprawne urządzenia radiołączności zapewniające łączność z dyżurnym ruchu odcinkowym LCS Węgliniec.	Tfz dürfen nur dann ohne Rangierbegleiter rangieren, wenn die Rangierfahrten auf den festgelegten Rangierwegen erfolgen, der Tf über Ortskenntnis verfügt und das Tfz mit einer funktionsfähigen Funkeinrichtung zur Verständigung mit dem LCS Węgliniec ausgerüstet ist.	
13		**Zgłoszenie dyżurnemu ruchu gotowości pociągu do odjazdu**	**Meldung an den Fdl, dass der Zug vorbereitet ist**	
		<u>Stacja Zgorzelec</u>	<u>Bahnhof Zgorzelec</u>	
	Do Ir-1 § 14	Zgłoszenie dyżurnemu ruchu gotowości pociągu do odjazdu, dokonuje maszynista prowadzący pociąg przed planowym odjazdem: najpóźniej na 5 minut dla pociągów pasażerskich i na 10 dla pociągów towarowych. Dla pociągów pasażerskich dla których następuje wyłącznie zmiana numeru zgłoszenie gotowości może nastąpić najpóźniej na 2 minuty przed planowym odjazdem.	Die Fertigmeldung nimmt der Tf spätestens 5 min vor Abfahrt bei Personenzügen und spätestens 10 min vor der Abfahrt bei Güterzügen vor der fahrplanmäßigen Abfahrt des Zuges vor. Bei Personenzügen, die nur die Zugnummer ändern, darf die Fertigmeldung spätestens 2 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt erfolgen.	Zu 408.0321 Zu 408.2321 Abschn. 2
14		**Czoło pociągu znajduje się za semaforem**	**Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus**	
	Do Ir-1 § 62 ust. 5	Jeśli na odcinkach prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. nie można stwierdzić jaki jest sygnał na semaforze lub nie można podać sygnału zezwalającego na semaforze na odcinkach prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. i DB InfraGO AG dyżurny ruchu wydaje zezwolenie rozkazem pisemnym.	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 InfraGO AG das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden, muss der Fahrdienstleiter die Zustimmung durch Befehl erteilen.	Zu 408.0331 Abschn. 3 Abs. 3 Zu 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3
15		**Rozkazy pisemne**	**Schriftliche Befehle**	
	Do Ir-1 § 58	Dyżurny ruchu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym i wydaje polecenia na przejazd przez granicę za pomocą druków rozkazów pisemnych zgodnie z załącznikiem 10.1.	Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke erteilen Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten mit den Befehlsvordrucken, gemäß Anhang 10.1.	Zu 408.0411 Zu 408.2411
		Druki rozkazów są przystosowane do użytku na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym.	Die Befehlsvordrucke sind für die Anwendung auf den Grenzbetriebsstrecken angepasst.	

16		**Przekazywanie dwujęzycznego rozkazu**	**Zweisprachigen Befehl übermitteln**	*
	Do Ir-1 § 58	Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dwujęzyczne rozkazy pisemne są z reguły dyktowane przez radiotelefon.	Auf der Grenzbetriebsstrecke werden zweisprachige Befehle an Züge in der Regel fernmündlich diktiert.	Zu 408.0411 Abschn.2 Zu 408.2411 Abschn. 2

17		**Zasady dotyczące rozkazów w ruchu granicznym**	**Regeln für Befehle im Grenzverkehr**	*
	Do Ir-1 § 58	Każdy dyżurny ruchu wydaje rozkazy zgodnie z własnymi przepisami i zasadami niniejszego MPG.	Jeder Fdl fertigt die Befehle nach seinem Regelwerk und nach den Regeln dieser ÖGV aus.	Zu 408.0411 Abschn.2
		Formularz dla rozkazów 1-9 d/pl (przy DB InfraGO AG: 302.2000V01) jest drukowany po obu stronach.	Der Vordruck Befehle 1-9 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V01).	Zu 408.2411 * Abschn.2 *
		Rozkazy 1-9 znajdują się z przodu, a uzasadnienie dla rozkazów 5 lub 6 z tyłu. Przyczyny 80 do 84 zostały dodane tylko dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym.	Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 1-9 d/pl. Auf der Rückseite befinden sich die Gründe zum Befehl 5 bzw. 6 d/pl. Zusätzlich wurden die Gründe 80 - 84 für den Grenzbetrieb aufgenommen.	Zu 408.0411 * Zu 408.2411 * Abschn. 2.8 *
		Formularz dla rozkazów 21-95 (przy DB InfraGO AG: 302.2000V02) jest drukowany po obu stronach.	Der Vordruck Befehl 21-95 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V02).	* *
		Z przodu znajdują się rozkazy 21-95 d/pl, a z tyłu Załącznik językowy do polecenia 95.95 d/pl.	Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 21-95 d/pl. Auf der Rückseite befindet sich das Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95 d/pl.	* * * *
		Druki rozkazów 1-9 d/pl oraz rozkazów 21-95 d/pl mogą być wypełnione tylko z jednej strony.	Die Vordrucke Befehle 1-9 d/pl und Befehle 21-95 d/pl dürfen nur einseitig beschrieben werden.	* * *
		Używanie wolnego tekstu nie jest zalecane. W celu uzyskania dodatkowych poleceń należy używać rozkazy 21-95.	Die Verwendung von Freitexten ist nicht vorgesehen. Für zusätzliche Anweisungen werden die Befehle 21 – 95 d/pl genutzt.	* * * *
		W rozkazie 95.95 uwzględniono dodatkowe dwujęzyczne sformułowania W1 - W14 dla ruchu granicznego.	Im Auftrag 95.95 wurden zusätzlich zweisprachige Wortlaute W1 – W14 für den Grenzbetrieb aufgenommen.	* * *
		Jeśli wyjątkowo konieczne jest użycie wolnego tekstu, musi być zaznaczone w rozkazie 95 w poleceniu 95.95, a wolny tekst musi być wprowadzony w dwóch językach.	Muss ausnahmsweise ein Freitext verwendet werden, ist im Befehl 95 der Auftrag 95.95 anzukreuzen und der Freitext zweisprachig einzutragen.	* * * * *
(…)		**(…)**	**(…)**	
19		**Powiadomienie o danych rozkładu jazdy przez dyżurnego ruchu**	**Bekanntgabe von Fahrplanangaben durch den Fdl**	*
	Do Ir-1 § 51 ust. 1 pkt 1 Ir-11 § 28	Dyżurny ruchu może przekazać informacje o rozkładzie jazdy dwujęzycznym rozkazem 95.95 wraz z załącznikiem językowym W 1.	Fahrplanangaben dürfen durch den Fdl mit dem zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben werden.	Zu 408.0431 * Abschnitt 2 c) *

20		**Ograniczenie prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym**	**Geschwindigkeitseinschränkungen auf der Grenzbetriebsstrecke**		*
	Do § 59 oraz 62, ust. 6	Przy doraźnych ograniczeniach prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należy powiadomić właściwą dyspozyturę. O ostrzeżeniach doraźnych należy informować drużyny pociągowe przy pomocy rozkazów pisemnych 5.	Bei unvorhergesehenen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecken ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit dem Befehl 5 zu unterrichten.	Zu 408.2341 Abschn. 2	*
		Ograniczenia występujące po stronie niemieckiej podawane są w „La”, natomiast Ograniczenia stałe występujące po stronie polskiej podawane są w WOS dla Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu.	Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf deutscher Seite der Grenzbetriebsstrecke auftreten sind in die La-Dokumente aufzunehmen, und Längerfristige Geschwindigkeits-einschränkungen, welche auf polnischer Seite auftreten sind in den WOS Zakład Linii Kolejowych w Wrocław aufzunehmen.		*
		Ograniczenia prędkości na odcinku PKP PLK S.A. mogą zostać ujęte w „La” do czasu ujęcia ich w WOS.	Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. können - bis zur Aufnahme in den WOS- in die La-Dokumente aufgenommen werden.		

21		**Powiadamianie pociągów przy prowadzeniu robót**	**Unterrichtung der Züge bei der Ausführung von Arbeiten**		*
	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 1 lit. c i do Ie-1 § 16 pkt 6c	Jeżeli na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. zostaną ustawione wskaźniki W7, aby polecić maszynistom podawanie sygnałów „Baczność“ do ostrzegania pracowników, dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę o wystawieniu wskaźników W7.	Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. Signale W7 aufgestellt wurden, um den Triebfahrzeugführer zu beauftragen, Achtungssignale zu geben, um Arbeitende zu warnen, müssen die Triebfahrzeugführer grenzüberschreitender Züge über die Aufstellung des Signals W 7 unterrichtet werden.		
(…)		**(…)**	**(…)**		
23		**Przesyłki wyjątkowo ciężkie**	**Schwerwagen**		
	Do Ir-1 § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 3 pkt 1 lit. d) Ir-10 § 21, 22, 23	Kiedy w telegramie zarządzającym jest podane, że przesyłka wyjątkowo ciężka poruszać się będzie z prędkością mniejszą niż podana w rozkładzie jazdy prędkość dopuszczalna składu pociągu, dyżurni ruchu musi maszyniście wydać dwujęzyczny rozkaz 5 przyczyna 40.	Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, müssen die Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer einen zweisprachigen Befehl 5, Grund Nr. 40 erteilen.	Zu 408.0435 Abschn. 2	* *
24		**Przeprowadzanie przesyłek z przekroczoną skrajnią przez miejsce zwężone (z ograniczoną skrajnią budowli)**	**Vorbeileiten von Lü-Sendungen an Engstellen**		
		(...)	(…)		

		Na odcinku prowadzenia ruchu DB InfraGO AG pociągi które z przesyłkami nadzwyczajnymi będą przejeżdżać przez miejsca z ograniczoną skrajnią budowli, przejazd musi się odbyć pod nadzorem specjalisty DB InfraGO AG i należy potwierdzić dyżurnemu ruchu obecność specjalisty w pociągu lub na miejscu z ograniczoną skrajnią budowli.	Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB InfraGO AG ein Zug, der eine außergewöhnliche Sendungen befördert, an einer Engstelle durch eine Fachkraft der DB InfraGO AG vorbeizuleiten ist, muss dem Fdl bestätigt werden, dass sich die Fachkraft im Zug oder an der Engstelle befindet.	
		Jeżeli pociągi z przesyłkami nadzwyczajnymi na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. będą przejeżdżać przez miejsca na styku z istniejącą skrajnią budowli, przejazd musi się odbyć dodatkowo pod nadzorem przedstawicieli PKP PLK S.A. w uzgodnieniu z dyżurnym ruchu przed odjazdem pociągu.	Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. Züge mit außergewöhnlichen Sendungen an Schnittstellen mit dem Lichtraumprofil vorbeifahren müssen, muss die Vorbeifahrt zusätzlich unter Aufsicht eines Vertreters der PKP PLK S.A. in Abstimmung vor der Fahrt mit dem Fdl erfolgen.	
25		**Szczególne uregulowania przy popychaniu**	**Besondere Regeln für das Nachschieben**	
	Do Ir-1 § 66 ust. 6	Stosowanie lokomotyw popychających przekraczający granicy jest zabronione.	Grenzüberschreitende Züge dürfen nicht nachgeschoben werden.	Zu 408.2441
26		**Pociągi pchane**	**Geschobene Züge**	
	Do Ir-1 § 67 ust. 1	Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.	Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf der Grenzbetriebsstrecke außer Meß-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	Zu 408.0445 Zu 408.2445
(…)		**(…)**	**(…)**	

30		**Cofnięcie polecenia odjazdu lub przejazdu**	**Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages**		
	Do Ir-1 § 47	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.	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.	Zu 408.0411 Abschn. 5 408.2411 Abschn. 5	
		Jeżeli zezwolenie na odjazd lub przejazd wydane rozkazem musi zostać anulowane, należy wydać nowy rozkaz 4.	Ist eine durch Befehl gegebene Zustimmung zur Ab- oder Durchfahrt zu widerrufen, so ist der Befehl 4 zu erteilen.		*
(…)		**(…)**	**(…)**		
32		**Polecenie jazdy po torze lewym**	**Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis**		*
	Do Ir-1 § 54 ust. 7	W przypadku, gdy dyżurny ruchu nie może udzielić maszyniście zezwolenia na jazdę po torze lewym poprzez sygnał zezwalający (na PKP również Sz) wraz z W 24/Zs 6, może on udzielić maszyniście polecenia jazdy po torze lewym poprzez wydanie rozkazu.	Wenn der Auftrag zur Fahrt ins Gegengleis nicht signalisiert werden kann, darf der Fahrdienstleiter dem Triebfahrfahrzeugführer den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis mit schriftlichem Befehl erteilen.	Zu 408.0463 Abschn. 10 und zu 408.2463 Abschn. 1	
		Dyżurni ruchu używają do tego dwujęzyczny rozkaz 23.	Der Fahrdienstleiter erteilt dafür den zweisprachigen Befehl 23.		*

(…)		**(…)**	**(…)**	

48		**Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym**	**Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten**		*
	Do Ir-1 § 55 ust. 10, 12	Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dopuszczalna prędkość jazdy po torze zamkniętym wynosi:	Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt	Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481 Abschn. 7	
		- dla pojazdów ciągnionych po torze zamkniętym 50 km/h,	- für gezogene Sperrfahrten 50 km/h,		
		- dla pociągów pchanych po torze zamkniętym 30 km/h, przez przejazdy kolejowo-drogowe bez technicznego zabezpieczenia 20 km/h,	- für geschobene Sperrfahrten 30 km/h, jedoch bei Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung 20 km/h,		
		- dopuszczalna prędkość pługu odśnieżnego wynika z instrukcji obsługi pługu odśnieżnego.	- die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt richtet sich nach der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs.		

(…)		**(…)**	**(…)**		
50		**Jazda powrotna lub kontynuacja jazdy po torze zamkniętym**	**Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt**		*
	Do Ir-1 § 55 ust. 6, 7	Jeśli podczas jazdy po torze zamkniętym pociąg jest zatrzymany na wolnym szlaku, wówczas maszynista musi, możliwie jak najszybciej, porozumieć się z dyżurnym ruchu, który wyprawił 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.	Bei Halt einer Sperrfahrt auf der freien 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.	Zu 408.0481	
51		**Zakończenie jazdy po torze zamkniętym**	**Sperrfahrt beenden**		*
	Do Ir-1 § 55	Jeżeli jazda po torze zamkniętym kończy się na stacji, wówczas maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd pociągu w pełnym składzie.	Wenn eine Sperrfahrt auf einem Bahnhof endet, muss der Tf dem Fdl die Ankunft aller Fahrzeuge melden.	Zu 408.0481	
(…)		**(…)**	**(…)**		

54		**Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia**	**Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen**	*
	Do Ir-1 § 64 ust. 12 i ust. 14 Ir-1a § 7 ust. 6	Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego porozumiewanie się z dyżurnym ruchu w następujących sytuacjach:	Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen:	Zu 408.0531 Abschn. 1 Zu 408.2531
		a) niedopuszczalne przejechanie obok semafora oraz innych sygnalizatorów wskazujących „Stój”;	a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal,	
		b) przejechania poza miejsce wymaganego zatrzymania według rozkazu pisemnego;	b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre,	
		c) nagłego hamowania z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający;	c) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt,	
		d) nagłego hamowania z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy semaforze, który pokazuje „światło unieważniające”;	d) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt,	
		e) nagłego hamowania z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy tarczy zaporowej (świetlnej) – która pokazuje sygnał Ra 12;	e) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt,	
		f) nagłego hamowania z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy tarczy zaporowej (świetlnej) – która pokazuje „światło unieważniające”;	f) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt,	
		g) niedopuszczalne przejechanie obok miesca z „Stój“ z systemu ETCS;	g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt,	
		h) zmian do trybu „TR“ w systemie ETCS;	h) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR,	
		i) zmian do trybu „TR“ w systemie ETCS wraz z komunikatem „wyposażenie szlakowe niekompatybilne“;	i) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“,	
		j) nagłego hamowania w systemie ETCS poziom „0” w trybie “UN” przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający;	j) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt,	
		k) nagłego hamowania w systemie ETCS poziom „0” w trybie “UN” przy semaforze, który pokazuje „światło unieważniające”.	k) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt.	
		Maszynista może kontynuować jazdę dopiero po otrzymaniu pisemnego rozkazu.	Die Weiterfahrt darf nur nach Erteilung eines Befehls erfolgen.	
		Dyżurni ruchu używają do tego dwujęzyczny rozkaz 2 i wskazują w poleceniu x.95 na załącznik językowy W 11.	Die Fahrdienstleiter erteilen dafür den zweisprachigen Befehl 2, und verweisen im Auftrag x.95 auf das Wortlautbeiblatt W 11.	* * *

55		**Pominięcie sygnału „Stój” bez pozwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A.**	**Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Haltsignal**		*
	Do Ir-1 § 64 ust. 13	Jeżeli na posterunkach ruchu PKP PLK S.A. pociąg bez pozwolenia minął semafor wskazujący sygnał „Stój” i zatrzymał się poza ukresem rozjazdu, maszynista musi natychmiast podać „Alarm”.	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.	Zu 408.0531 Abschn. 1 Zu 408.2531	
(…)		**(…)**	**(…)**		
57		**Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych - Oznaczenie czoła pociągu**	**Signale an Zügen – Spitzensignal**		*
	Do Ie-1 § 14 ust (1), pkt 2)	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 Pc1/Zg1.	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.	Zu 301.1101 Abschn. 2	
58		**Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu**	**Spitzensignal nicht in Ordnung**		*
	Do Ir-1 § 77 ust. 1	Jeżeli stwierdzono nieprawidłowy sygnał czoła pociągu, należy zgłosić to dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do granicy państwa. Dyżurny ruchu zatrzymuje tam pociąg. Po zatrzymaniu pociągu, należy postępować według przepisów KPI.	Wenn festgestellt wird, dass das Spitzensignal, nicht in Ordnung ist, ist dies dem Fahrdienstleiter der der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestelle zu melden. Der Fahrdienstleiter muss den Zug dort anhalten. Nach dem Anhalten des Zuges ist nach den Regeln des jeweiligen EIU zu verfahren.	Zu 408.0551 Abschn. 1 Zu 408.2691 Abschn. 6	
(…)		**(…)**	**(…)**		
60		**Zmniejszone tarcie między kołami a szyną**	**Verminderter Reibwert**		*
	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k)	Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kolami a szyną, to musi on powiadomić kolejne pociągi jadące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym. (...) 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.	Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen. (…) Die Triebfahrzeugführer haben während der Fahrt das Bremsverhalten des Zuges zu prüfen und das Ergebnis dem Fahrdienstleiter zu melden. Haben die Triebfahrzeugführer festgestellt, dass keine Bremsverlängerungen mehr auftreten, ist auf die Unterrichtung weiterer Züge zu verzichten.	Zu 408.0561 und 408.2561 Abschn. 2 Abs. 2	

61		**Nieplanowe zatrzymanie pociągu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym (np. uszkodzenie pojazdu trakcyjnego)**	**Halt aus unvorhergesehenem Anlass (z.B. Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke)**		*
		(...)	(…)		
		Jeśli maszynista pojazdu hybrydowego może kontynuować jazdę unieruchomionego pociągu, to po zmianie rodzaju trakcji, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu.	Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegengebliebenen Zuges fortsetzen kann, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren.		
		(...)	(…)		
62		**Pozwolenie, prędkość i warunki szczególne przy cofaniu pociągu**	**Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen**		*
	Do Ir-1 § 70 ust. 1-5	Dyżurny ruchu wydaje zgodę na cofanie pociągu ze szlaku rozkazem 95.95 i załącznikiem językowym przyczyna nr W3.	Die Zustimmung zum Zurücksetzen von der freien Strecke erteilt der Fahrdienstleiter mit Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt Grund Nr. W 3.	Zu 408.0572 Abschn. 4-6	* *
		Dla pociągów przekraczających granicę cofanie pociągu bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu jest zabronione.	Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten.		
		(...)	(…)		
		Maszynista musi przy cofaniu tak regulować prędkość, żeby w każdej chwili zatrzymać pociąg, ale nie może przekroczyć 10 km/h.	Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann. 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden.	Zu 408.2572 Abschn. 2	
		Maszynista musi zgłosić dyżurnemu ruchu zakończenie cofania pociągu i zjechanie pociągu w całości.	Der Triebfahrzeugführer muss das Ende des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des zurückgesetzten Zuges dem Fahrdienstleiter melden.		
63		**Żądanie zatrzymania pociągu przy grożącym niebezpieczeństwie**	**Nothaltauftrag geben bei drohender Gefahr**		*
	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69; i Ie-1 § 2 ust. 14 i § 15 ust. 1 pkt 1 i 2	Przy grożącym niebezpieczeństwie, któremu można zapobiec lub zmniejszyć jego skutki poprzez zatrzymanie pociągów, należy nadać sygnał alarmowy do zatrzymania wg postanowień zarządcy infrastruktury, którego infrastruktura jest eksploatowana.	Bei drohender Gefahr, die durch Anhalten von Zügen abgewendet oder gemindert werden kann, ist der Nothaltauftrag nach den Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers zu geben, dessen Infrastruktur befahren wird.	Zu 408.2581 Abschn. 3	
		(...)	(…)		
64		**Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC**	**Notruf / Alarmsignal**		*
		Po otrzymaniu:	Nach dem Erhalt:		
	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 Ir- 5 § 12a Ie-1 § 15 ust. 1 pkt. 1 lit d i pkt 2 lit e i f	- sygnału alarmowego A 1r i braku określenia przyczyn jego nadania z dyżurnym ruchu – maszynista może jechać dalej po wcześniejszym zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy,	- 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,	Zu 408.0581 Abschn. 3 Zu 408.2581 Abschn. 3	

		- „Kolejowe połączenie alarmowe REC" DB InfraGO AG maszynista musi natychmiast zmniejszyć prędkość pociągu do prędkości wymaganej dla jazdy na widoczność, jeżeli nie następuje „polecenie zatrzymania alarmowego", maszynista może jechać dalej na zasadach jazdy na widoczności do najbliższego posterunku ruchu nawet, jeżeli posterunek ten leży na obszarze prowadzenia ruchu sąsiedniego zarządcy infrastruktury, chyba że otrzymał od dyżurnego ruchu inne polecenie.	- eines Notrufs der DB InfraGO 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 Fahrens auf Sicht bis zur nächsten Betriebsstelle fahren – auch wenn sich diese Betriebsstelle im Bereich der Betriebsführung des benachbarten EIU befindet, wenn er keine anderen Meldungen oder Aufträge des Fdl erhält.		
65	Do Ir- 1 § 64 ust. 5 oraz § 69	**Dalsze postępowanie po poleceniu zatrzymania w trybie awaryjnym** 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.	**Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages** 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.	Zu 408.0581 Abschn. 4 und zu 408.2581 Abschn. 4	*
(…)		**(...)**	**(…)**		
77		**Zakłócenia w działaniu urządzeń pokładowych na pojeździe wyposażownym w PZB lub brak działania PZB po wyjeździe z obszaru wyposażonego w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS** Jeżeli pojazd sygnalizuje, że PZB nie działa lub automatyczne przełączenie na ETCS poziom 0 jest niemożliwe, maszynista musi zatrzymać pociąg i poinformować dyżurnego ruchu o niedziałajacym PZB, swojej lokalizacji, oraz jeśli jest to konieczne, o zmianie poziomu ETCS na poziom 0.	**PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört bzw. fehlende PZB bei Fahrt aus ERTMS/ETCS** Wenn das Fahrzeug anzeigt, dass die PZB fehlt bzw. ein automatischer Levelwechsel nach ETCS Level 0 erfolgte, muss der Tf den Zug anhalten und dem Fahrdienstleiter die nicht wirksame PZB, ggf. den Levelwechsel nach ETCS-Level 0 und seinen Standort mitteilen.	Zu 408.0653 Abschn.5 408.2653 Abschn. 5	*
(…)		(...)	(…)		
80	Do Ir- 1 § 12 ust. 2 i 4, Ir-9 § 15 ust. 2	**Zgłoszenie zwolnienia toru szlakowego po zakończeniu manewrów** Maszynista lub kierownik manewrów musi zgłosić właściwemu dyżurnemu ruchu (nastawniczemu) ukończenie manewrów i powrót składu manewrowego w całości zgodnie z przepisami KPI prowadzącego ruch.	**Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden** 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.	Zu 408.4841 Abschn. 4	*

7.2 Uregulowania dotyczące zmiany systemów bezpieczeństwa pomiędzy PZB i SHP

Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Zgorzelec – Görlitz brak jest technicznych warunków dla dynamicznego przełączenia systemu pomiędzy PZB i SHP podczas jazdy.

Przełączanie pomiędzy systemami bezpieczeństwa jazdy pociągu PZB i SHP następuje na stacji Zgorzelec. W tym celu konieczne jest zaplanowanie zatrzymania pociągu na stacji Zgorzelec.

(...)

7.3 Przełączanie radiołączności pociągowej

W kierunku jazdy od stacji Zgorzelec do stacji Görlitz niemiecka radiołączność GSM-R (D) musi być aktywna w urządzeniu pokładowym radiołączności najpóźniej na wysokości tablicy GSM-R „D" w km 202,296(pl)/ km 251,556(d).

W pociągach kursujących od stacji Görlitz do stacji Zgorzelec polska radiołączność pociągowa musi być aktywna w pociągowym urządzeniu pokładowym najpóźniej na wysokości wskaźnika PKP PLK S.A. W 28 w km 202,535.

Jeżeli w pojeździe prowadzącym pociąg można zmienić radiołączność pociągową wyłącznie podczas postoju technicznego, należy przełączać:

- W kierunku jazdy ze stacji Zgorzelec do stacji Görlitz podczas postoju technicznego na stacji Görlitz polską analogową radiołączność pociągową na niemiecką radiołączność pociągową GSM-R (D).
- W kierunku jazdy ze stacji Görlitz do stacji Zgorzelec podczas postoju technicznego na stacji Görlitz z niemieckiej radiołączności GSM-R (D) na polską analogową radiołączność pociągową.

W obu przypadkach podczas jazdy pociągów na odcinku miedzy stacją Görlitz a wskaźnikiem GSM-R (D) w km 202,296 (pl) / km 251,556 (d) pojazd prowadzący pociąg musi być wyposażony dodatkowo w przenośny radiotelefon GSM-R, posiadający kartę SIM DB InfraGO AG z profilem co najmniej użytkownika ‚Lrf'. Rejestracja numeru funkcyjnego z wykorzystaniem dodatkowego urządzenia przenośnego musi być wykonana na obszarze DB InfraGO AG.

7.2 Regeln für die Transition zwischen PZB und SHP

Auf der Grenzbetriebsstrecke Görlitz - Zgorzelec sind durch die Infrastruktur technisch gestützte Komponenten für die fahrende/dynamische Transition zwischen PZB und SHP nicht vorhanden.

Das Umschalten zwischen den Zugbeeinflussungssystemen PZB und SHP erfolgt im Bf Zgorzelec. Zu diesem Zweck muss ein Halt im Bf Zgorzelec eingeplant werden.

(…).

7.3 Regeln für die Transition des Zugfunks

In Fahrtrichtung Zgorzelec - Görlitz muss auf auf dem führenden Fahrzeug der deutsche Zugfunk GSM-R (D) spätestens in Höhe des Orientierungszeichens GSM-R ‚D' im km 202,296 (pl) / km 251,556 (d) aktiv sein.

In Fahrtrichtung Görlitz - Zgorzelec muss auf dem führenden Fahrzeug der analoge Zugfunk polnischer Bauart spätestens am Signal W 28 ‚Hinweiszeichen auf den Zugfunkkanal' km 202,535 (pl) der PKP PLK S.A. aktiv sein.

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

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

In beiden Fällen ist bei Zugfahrten auf dem Abschnitt zwischen Görlitz und dem Orientierungszeichen GSM-R (D) in km 202,296 (pl) / km 251,556 (d) zusätzlich ein mobiles GSM-R Endgerät auf dem führenden Fahrzeug mitzuführen. Dieses zusätzliche Endgerät muss die SIM-Karte der DB InfraGO AG mindestens mit dem Teilnehmerprofil ‚Lrf' haben. Die funktionale Registrierung an dem zusätzlichen Endgerät ist im Bereich der DB InfraGO AG sicherzustellen.

8	**Utrzymanie obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej**	**8**	**Instandhaltung von Anlagen der Eisenbahninfrastruktur**
(...)	(...)		(...)
8.4	**Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej**	**8.4**	**Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion**
(1)	Co do zasady, sieć trakcyjna na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym pomiędzy stacją Zgorzelec a mostem granicznym znajduje się pod napięciem.	(1)	Die Oberleitungsanlage über der Grenzbetriebsstrecke zwischen dem Bf Zgorzelec und der Grenzbrücke steht in der Regel unter Spannung.
(2)	Na razie nie jest możliwe komercyjne korzystanie z odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym przez pociągi z podniesionym pantografem przy przejazdach transgranicznych.	(2)	Die kommerzielle Nutzung der Grenzbetriebsstrecke für grenzüberschreitende Zugfahrten mit gehobenem Stromabnehmer ist bis auf Weiteres nicht möglich.

9 Postanowienia końcowe

9.1 Postanowienia ogólne

(1) MPG dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Görlitz - Zgorzelec jest sporządzany w formie elektronicznej - dwujęzycznie w języku niemieckim i polskim, przy czym oba sformułowania są jednakowo wiążące. MPG jest podpisywany cyfrowo.

(2) Pełna wersja MPG opublikowana zostanie tylko dla użytku wewnętrznego w KPI. Dla KPP oraz innych operatorów przewozów uczestniczących na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, udostępniane będą tylko fragmenty MPG zawierające postanowienia, które są niezbędne do wykonywania przewozów kolejowych.

(3) Zmiany i uzupełnienia w MPG są możliwe tylko w ramach uzgodnień między DB InfraGO AG a PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu. Zmiany i uzupełnienia muszą być sporządzone w dwóch językach i podpisane przez obie strony. Będą one obowiązywać od terminu uzgodnionego przez obie strony. Przekazanie do wiadomości wszystkim zainteresowanym jest takie samo jak w punkcie (2).

(4) MPG może zostać rozwiązane przez DB InfraGO AG albo przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu w formie pisemnej, z zachowaniem okresu 6 miesięcy. Okres wypowiedzenia rozpoczyna się pierwszego dnia miesiąca po dacie otrzymania wypowiedzenia od drugiego KPI.

9 Schlussbestimmungen

9.1 Allgemeine Regelungen

(1) Die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecke Görlitz – Zgorzelec wird in elektronischer Form – zweisprachig in deutscher als auch in polnischer Sprache – ausgefertigt, wobei beide Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind. Die ÖGV wird digital unterzeichnet. *

(2) Die vollständige Fassung der ÖGV wird nur intern bei den EIU veröffentlicht. Für die EVU und andere am Eisenbahnbetrieb auf der Grenzbetriebsstrecke Beteiligte wird ein Auszug aus der ÖGV veröffentlicht, der nur Bestimmungen enthält, die zur Durchführung des Eisenbahnbetriebes vereinbart wurden.

(3) Die ÖGV darf nur im Einvernehmen zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A., Infrastrukturbetrieb Wrocław geändert bzw. ergänzt werden. Änderungen und Ergänzungen sind gleichfalls in zweisprachiger Form zu fertigen und von beiden Seiten zu unterzeichnen. Sie werden zum vereinbarten Termin mit dem Austausch der unterzeichneten Exemplare gültig. Die Veröffentlichung erfolgt analog Absatz (2).

(4) Die ÖGV kann von der DB InfraGO AG bzw. von der PKP PLK S.A., Infrastrukturbetrieb Wrocław unter Einhaltung einer Frist von 6 Monaten schriftlich gekündigt werden. Die Frist beginnt am ersten Tag des folgenden Monats nachdem die Kündigung bei dem anderen EIU eingegangen ist.

9.2 Nadanie mocy prawnej

Aktualizacja nr 1 do obowiązującego „Miejscowego porozumienia granicznego między DB InfraGO AG, Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost oraz Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Zgorzelec – Görlitz" wchodzi w życie z dniem 14.12.2025 r.

Uregulowania Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008 r. nie mają zastosowania na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, objętym regulacjami niniejszego MPG.

za/für die
PKP PLK S.A.

Wrocław

podp. Piotr Szczepaniuk
Zastępca Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu ds. Eksploatacyjnych

Wrocław

podp. Daniel Dygudaj
Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu

9.2 Inkraftsetzung

Die Aktualisierung Nr. 1 der gültigen „Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze, Örtliche Grenzvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG, Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost sowie Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu für die Grenzbetriebsstrecke Görlitz – Zgorzelec" tritt am 14.12.2025 in Kraft. *

Die Regeln der Allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖGV aufgeführten Grenzbetriebsstrecke nicht mehr angewendet.

za/für die
DB InfraGO AG

Leipzig

ppa.
Michael Wuth
Leiter Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost

Leipzig

ppa.
Jan Haußner
Leiter Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost

❑

10 Dodatki

10.1 Dwujęzyczny rozkaz 1-9, dwujęzyczny rozkaz 21-95 i załącznik językowy do rozkazu 95.95

Dwujęzyczne pisemne rozkazy

[Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V01)]

publikowany na stronie internetowej DB InfraGO INB w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod.

www.dbinfrago.com/bt-rw

Dwujęzyczne rozkazy 21-95 i załącznik językowy do rozkazu 95.95

[Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V02)]

publikowany na stronie internetowej DB InfraGO INB w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod.

10 Anhänge

10.1 Zweisprachiger Befehl 1-9, Zweisprachiger Befehl 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95

Zweisprachige schriftliche Befehle

[Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V01)]

werden in den INB der DB InfraGO AG bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks veröffentlicht.

www.dbinfrago.com/bt-rw *

Zweisprachige Befehle 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95

[Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V02)]

werden in den INB der DB InfraGO AG bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks veröffentlicht.

Befehl 1 – 9
Rozkazy 1 - 9

A Zugnummer | numer pociągu ..... von ..... z.....

C Standort des Zuges | Lokalizacja pociągu .....

E Anzahl der Vordrucke | ilość druków .....

D Standort des Anweisenden | Lokalizacja nadawcy .....

1 ☐ **Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal**
Zezwolenie na przejechanie EOA / Zezwolenie na przejechanie miejsce semafora

☐ 1.10 darf vorbeifahren am EOA / Signal
Ma zezwolenie na przejechanie EOA / semafora

..... 1.11.1 km / 1.11.2 Signal, Zugmeldestelle | sygnał, Posterunek zapowiadawczy
und / a
..... 1.12.1 km / 1.12.2 Signal, Zugmeldestelle | sygnał, Posterunek zapowiadawczy
und / a
..... 1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle | sygnał, Posterunek zapowiadawczy

☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit | jest zwolniony z jazdy na widoczność

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen | dodatkowe instrukce ..... x.96 [Freitext | dowolny tekst]

2 ☐ **Weiterfahren nach TR / Weiterfahren nach Vorbeifahrt**
Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po zatrzymaniu przez system w wyniku hamowania nagłego

☐ 2.10 darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrterlaubnis empfangen wurde
Jeżeli nie otrzymano żadnego MA, można kontynuować w trybie SR

☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit | jest zwolniony z jazdy na widoczność

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen | dodatkowe instrukce ..... x.96 [Freitext, Wortlautbeiblatt | dowolny tekst, Załącznik językowy]

3 ☐ **Verbleiben im Stillstand | Polecenie pozostania na postoju**

☐ 3.10 Verbleiben im Stillstand | Pozostać na postoju w obecnej lokalizacji
☐ 3.15 "Fahrt beenden" durchführen | Przeprowadzić procedury zakończenia jazdy

☐ 3.20 Vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis löschen | Usunąć dostępne MA

4 ☐ **Widerruf eines Befehls | Cofnięcie rozkazu**

☐ 4.10 Befehl / rozkaz ..... 4.11 eindeutige Kennung | niepowtarzalny indentifikator wird widerrufen / zostaje cofnięta

5 ☐ **Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung**
Polecenie jazdy z ograniczoną prędkością

☐ x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung | Nie przekraczać prędkości ..... x.42.1 km/h zwischen / in / między / w

..... x.43 Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy und / a ..... x.44 Zugmeldestelle | Posterun zapowiadawczy

von / od ..... x.47.1 km / x.47.2 Signal | sygnał bis / do ..... x.48.1 km / x.48.2 Signal | sygnał

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen | dodatkowe instrukce ..... x.96 [Freitext, Grund Nr. | dowolny tekst, Przyczyna nr.]

6 ☐ **Fahren auf Sicht | Polecenie jazdy na widoczność**

☐ 6.40 Fahren auf Sicht | Jazda na widoczność und / a ☐ x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung | Nie przekraczać prędkości ..... x.42 km/h

zwischen / in / między / w ..... x.43 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy und / a ..... x.44 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

von / od ..... x.47.1 km / x.47.2 Signal | sygnał bis / do ..... x.48.1 km / x.48.2 Signal | sygnał

☐ x.90 Strecke aus folgendem Grund prüfen | Zbadać stan linii z powodu ..... x.91 [Freitext] | dowolny tekst] Ergebnis melden an | przekazać ustalenia do ..... x.92 [Freitext] | dowolny tekst]

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen | dodatkowe instrukce ..... x.96 [Freitext | dowolny tekst]

7 ☐ **Starten in SR nach Vorbereiten einer Fahrt**
Zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR

☐ 7.10 darf in SR starten | zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR
☐ 7.20 darf vorbeifahren am EOA | zezwolenie na przejechanie EOA

..... 7.21 Signal | Sygnał Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit | jest zwolniony z jazdy na widoczność

8 ☐ **BÜ sichern | Zabezpieczyć przejazd kolejowo-drogowy**

☐ 8.40 Information über einen oder mehrere defekte Bahnübergänge | Powiadomienie o uszkodzonym przejazdem kolejowo-drogowym

☐ x.41 Höchstgeschwindigkeit | nie przekraczać prędkości ..... x.42 km/h

☐ 8.50 muss halten vor BÜ und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist | musi zatrzymać się przed przejazdem kolejowo-drogowym dalsza jazda po zabezpieczeniu przejazdu

zwischen / in / między / w ..... x.43 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy und / a ..... x.44 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

in / w ..... 8.51.1 km und / a ..... 8.52.1 km und / a ..... 8.53.1 km und / a ..... 8.54.1 km und / a ..... 8.55.1 km und / a ..... 8.55.1 km

9 ☐ **Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung**
Jazdy z ograniczonym zasilaniem energią

☐ 9.40 Eingeschränkte Fahrstromversorgung | Ograniczone zasilanie energią

zwischen / in / między / w ..... x.43 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy und / a ..... x.44 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

von / od ..... x.47.1 km / x.47.2 Signal | sygnał bis / do ..... x.48.1 km / x.48.2 Signal | sygnał

Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert | Ograniczenia zasilania energia osygnalizowane ☐ 9.67 Ja / tak [oder / lub] ☐ 9.68 Nein / nie

☐ 9.70 Fahren mit gesenktem Stromabnehmer | Jechać z opuszczonymi pantografami
☐ 9.75 Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter | Jechać w wyłączonym wyłącznikiem szypkiem

V Name Triebfahrzeugführer | Indentifikator maszynisty .....
B Datum | Data .....
Y Uhrzeit | Godzina .....
W Name Anweisender | Indentifikator nadawcy .....
Z Eindeutige Kennung | Niepowtarzalny indentifikator .....

Gemeinsamer Anhang zu den ÖGV und ÖVED, Vordruck gemeinsame Befehle 1-9 d/pl
Wspólny załącznik do MPG a MPTU, wspólny formularz rozkazów 1-9 pl/d

302.2000V01

gültig ab 14.12.2025
ważne od 14.12.2025

Gründe zum Befehl 5 und 6
Przyczyny do rozkazu nr 5 i 6

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
10	Gleis kann besetzt sein Tor może być zajęty	auf Sicht na widoczność
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis Ludzi na torze / dzieci w pobliżu toru	auf Sicht na widoczność
12	Fahrzeuge im Gleis Pojazdy na torze.	auf Sicht na widoczność
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Po torze zamkniętym znajduje się kilka pociągów	auf Sicht na widoczność
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der DB InfraGO AG Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze DB InfraGO AG	30 km/h
15	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 kozłem oporowym	20 km/h
16	Kein Durchrutschweg Brak drogi ochronnej za semaforem	30 km/h
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit Jazda w okresie nieczynnego posterunku ruchu.	50 km/h
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren Pociąg pasażerski musi wyjątkowo przejeżdżać przez tory towarowe	40 km/h
19	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert Przejazd kol.-drog. niedostatecznie zabezpieczone	20 km/h
20	Spurrillen nicht von Eis und Schnee befreit Rowki szyn nieoczyszczone ze śniegu i lodu	30 km/h
21	Reisendenübergang nicht gesichert Przejścia dla podróżnych niezabezpieczone	5 km/h
22	Bauarbeiten Roboty	)*
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis Miejsce nieprzejezdne na zamkniętym torze	auf Sicht na widoczność
24	Zustand nach Bauarbeiten Stan po robotach	)*
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt Niezawiadomienia kierownika robót	auf Sicht na widoczność
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La oder WOS Niższa prędkość w stosunku do WOS lub La	)*
27	Beschäftigte im gesperrten Gleis Pracownicy na zamkniętym torze	20 km/h und auf Sicht 20 km/h i na widoczność
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau Podejrzenie uszkodzenia nawierzchni	25 km/h und auf Sicht 25 km/h i na widoczność
29	Mängel am Oberbau Zły stan nawierzchni	)*
30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) Podejrzenie uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) Podejrzenie uszkodzeń na skutek złych warunków atmosferycznych (usuwisko, wywroty itp.)	auf Sicht na widoczność
32		
33	PZB-Streckeneinrichtungen gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung) Torowe urządzenie PZB uszkodzone (nie ma zastosowania przy pociągach prowadzone na wskazań kabinowych)	50 km/h
34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od zwrotnic	50 km/h

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Zwrotnica zabezpieczona zamkiem HV 73 bez blokady	5 km/h
36		
37	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Ostrzeżenie podróżnych na peronie jest niemożliwe	)*
38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Brak informacji o zmianie peronu	auf Sicht na widoczność
39	Engstelle für LÜ-Sendungen Miejsce zwężone dla przesyłek z przekroczoną skrajnią	10 km/h
40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen Ograniczona nośność budowli inżynierskich dla przesyłek nadzwyczajnych	)*
41	Spitzensignal unvollständig Sygnały czoła pociągu są niekompletny	40 km/h
42	Windwarnung Ostrzeżenie przed silnymi wiatrami	80 km/h
43	Schwungfahrabschnitt Jazda pociągu odbywa się z opuszczonym pantografem lub bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci trakcyjnej.	140 km/h
	Besonderheiten auf Grenzbetriebsstrecken **Przypadki szczególne na odcinku eksploatowania w ruchu granicznym**	
80	angeordnete Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nakaz zmniejszenia dopuszczalnej maksymalnej prędkości	)*
81	fehlende Bremshundertstel Brak wymaganego procentu masy hamującej	)*
82	Bauart der Fahrzeuge Typ pojazdów	)*
83	fährt ab dem Hauptsignal im anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Hauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt Zmniejszona prędkość w okręgu zwrotnicowym za semaforem, jeżeli semafor zezwala na jazdę z ograniczoną prędkością.	)*
84	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der PKP PLK S.A. Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze PKP PLK S.A.	20 km/h)*
	)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben	
	)* = Różne wskazania dotyczące prędkości	
	Übersetzungshilfe: **Tłumaczenie:**	
	Signal, Hauptsignal — Sygnal, Semafor	
	Weiche — rojazd	
	Gleis — tor	
	Regelgleis — po torze prawym	
	Gegengleis — po torze lewy	

Fachautor: I.IBB 34; Marvin Christ; Tel.: +49 1523 7561562
MPG Zgorzelec – Görlitz Aktualizacja Nr. 1

Obowiązuje od / Gültig ab: 14.12.2025
ÖGV Görlitz – Zgorzelec Aktualisierung Nr. 1

Befehl 21 – 95
Rozkazy 21 - 95

A Zugnummer | numer pociągu ……

von / z ……

E Anzahl der Vordrucke | ilość druków ……

C Standort des Zuges | Lokalizacja pociągu
Standort der Rangierabteilung | Lokalizacja jazdy manewrowej ……

D Standort des Anweisenden | Lokalizacja nadawcy ……

21 ☐ Einfahrt / Weiterfahrt
Wjazd / kontynuować jazdy

☐ 21.10 darf in/auf der ma zezwolenie na …… 21.11 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy ☐ 21.12 einfahren wjazdu

[oder] [lub] ☐ 21.13 weiterfahren do kontynuacji jazdy

22 ☐ Ausfahrt aus dem Bahnhof / Bahnhhofsteil
Wyjazd ze stacji / część stacji

☐ 22.10 darf aus dem ma zezwolenie do wyjazdu z …… 22.11 Bahnhof / 22.12 Bahnhofsteil stacji część stacji ausfahren

23 ☐ Fahren auf dem Gegengleis | Jazdy po torze lewym

☐ 23.10 fährt auf dem Gegengleis von jechać po torze lewym od …… 23.11 Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy bis do …… 23.12 Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy

24 ☐ Zurückkehrende Fahrten | Jazdy z powrotem

☐ 24.11 fährt jazda [oder] [lub] ☐ 24.12 schiebt nach von popychanie od …… 24.13 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy in Richtung w kierunku

…… 24.14 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy bis do …… 24.15 km / 24.16 Signal | sygnał und kehrt zurück i jazda z powrótem

☐ 24.20 Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis
Po torze prawym, a powrót po torze lewym

☐ 24.30 Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis
Po torze lewym a powrót po torze prawym

28 ☐ Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart
Zmiana poziomu ETCS / Zmiana tryb systemu ETCS

☐ 28.10 muss ETCS-Level wybrać poziom ETCS …… 28.11 ETCS-Level | poziom ETCS wählen

☐ 28.20 muss ETCS-Betriebsart wybrać tryb ETCS …… 28.21 ETCS-Betriebsart | tryb ETCS wählen

29 ☐ Weiterfahrt signalgeführt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h
Jazda zgodnie ze wskazaniem semaforów / kontynuajcja maksymalną prędkoscią 40 km/h

☐ 29.10 darf signalgeführt weiterfahren
zezwalam jechać dalej zgodnie ze wskazaniem semaforów

☐ 29.20 muss 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren
jechać 2000 m z maksymalną prędkoscią 40 km/h

☐ 29.30 muss bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren
jechać do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h

31 ☐ Rangieren über Ra 10 / W5 oder Einfahrweiche
Zezwolenie na manewry poza sygnał Ra 10 / W 5 lub poza ostatni rozjazd

☐ 31.10 darf im może manewrować w …… 31.11 Bahnhof / 31.12 Bahnhofsteil stacji część stacji auf Einfahrgleis aus Richtung na torze wjazdowym z kierunku

…… 31.13 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy über poza ☐ 31.14 Signal Ra 10 / W5 sygnał Ra 10 / W 5 [oder] [lub] ☐ 31.15 Einfahrweiche ostatni rozjazd rangieren

…… 31.16 Nr. Einfahrweiche | nr ostatniego rozjazdu hinaus bis do …… 31.17 Uhrzeit | godz

32 ☐ Anhalten | Zatrzymać pociąg

☐ 32.10 muss anhalten vor zatrzymać pociąg przed …… 32.11 Stelle vor der anzuhalten ist | Miejsce przed którym należy się zatrzymać

33 ☐ Gestörte ETCS-Bk | uszkodzony odstęp ETCS

☐ 33.10 muss bis zur gestörten dojechać do uszkodzonego …… 33.12 ETCS-Bk | odstęp ETCS mit höchstens der im Fahrplan z prędkością nie większą niż określona w rozkładzie jazdy

angegebenen Geschwindigkeit fahren und dort auch bei ETCS-Fahrterlaubnis anhalten.
i musi się tam zatrzymać, pomimo zasygnalizowanego „Zezwolenia Na Jazdę" (MA).

95 ☐ Zusätzliche Anweisungen | Dodatkowe instrukcje

☐ 95.10 muss bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit fahren und niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale beachten.
jechać z prędkością nie większą niż dozwolona w rozkładzie jazdy aż do odcinku wolnej prędkości i przestrzegać niższych prędkości zgodnie z wyświetlaczem w kabinie maszynisty i wskaźnikami prędkości na szlaku.

☐ 95.20 muss bei Annäherung an den BÜ / RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ / RÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte / RÜ-Mitte erreicht hat.
Podczas zbliżania się do przejazdu kolejowo-drogowego podawać sygnał „baczność". Po minięciu szerokości przejazdu (szerokości drogi kołowej)/szerokości przejścia dla podróżnych przez czoło pierwszego pojazdu jak najszybciej zwolnić przejazd kol.-drog./przejście dla podróżnych.

☐ 95.30 muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 / Rp1 warnen und anhalten, 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 opuszczą toru.

☐ 95.40 muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 / Rp1 geben.
Przy zbliżaniu się do peronu podać sygnał Zp1 / Rp1.

☐ 95.50 PZB / SHP Urządzenie PZB / SHP in / am w / przy …… 95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle Sygnał, Posterunek zapowiadawcz ☐ 95.53 ständig wirksam stale aktywne ☐ 95.54 unwirksam nie aktywne

☐ 95.95 muss folgende Anweisungen beachten
musi przestrzegać następujących poleceń
……
……
…… 95.96 [Freitext] | [dowolny tekst]

V Name Triebfahrzeugführer | Indentifikator maszynisty ……

B Datum | Data ……

Y Uhrzeit | Godzina ……

W Name Anweisender | Indentifikator nadawcy ……

Z Eindeutige Kennung | Niepowtarzalny indentifikator ……

Fachautor: I.IBB 34; Marvin Christ; Tel.: +49 1523 7561562
MPG Zgorzelec – Görlitz Aktualizacja Nr. 1
Obowiązuje od / Gültig ab: 14.12.2025
ÖGV Görlitz – Zgorzelec Aktualisierung Nr. 1

Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95
Załącznik językowy do polecenia 95.95

A Zugnummer | numer pociągu
von ..... z .....

C Standort des Zuges | Lokalizacja pociągu .....

D Standort des Anweisenden | Lokalizacja nadawcy .....

E Anzahl der Vordrucke | ilość druków .....

W1 Sie fahren / Jechać
- ☐ W1.10 wegen liegengebliebenen Zug Nr. / z powodu unieruchomionego w drodze pociągu nr ..... Zugnummer | numer pociągu
- bis / do ..... km
- und / oraz
- ☐ W1.11 weiter / dalej
- ☐ W1.12 kehren zurück / a powrót następuje
- nach / do ..... Bahnhof | stacji
- ..... Bahnhof | stacji
- ab / odjazd o ..... Uhr / godz
- ..... Bahnhof | stacji
- an / przyjazd o ..... Uhr / godz
- Höchstgeschwindigkeit / Maksymalna prędkość .... km/h
- Bremsstellung / położenie hamulca ...
- Mindestbremshundertstel / minimalny procent masy hamującej ... %
- Buchfahrplan Nr. / Rozkład Jazdy Nr ....
- Seite / strona ...
- Nummer der Spalte oder Linie / Kolumna ...

W2 Sie müssen zwischen / Między pzap ..... Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy und / a ..... Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy
an Engstellen auf Weisung der Fachkraft fahren.
przez miejsca zwężone jechać według poleceń specjalisty/konwojenta.
Zum Erteilen der Weisungen fährt die Fachkraft auf dem Führerstand des Triebfahrzeugs mit.
Znajdującego się w kabinie maszynisty pojazdu trakcyjnego, celem wydawania poleceń.

W3 Sie dürfen zurücksetzen bis / Zgoda na cofanie
- ☐ W3.10 ..... km
- ☐ W3.11 ..... Signal | sygnał, ... Betriebsstelle | posterunku ruchu

W4
- ☐ W4.10 Das Einfahrsignal / Semafor wjazdowy
- ☐ W4.11 Das Ausfahrsignal / wyjazdowy
- ☐ W4.12 Das Zwischensignal / drogowskazowy
- ☐ W4.13 Das Blocksignal / odstępowy .....
- ☐ W4.21 Das Lichtvorsignal / Tarcza ostrzegawcza świetlna
- ☐ W4.22 des Einfahrsignals / semafora wjazdowego
- ☐ W4.23 des Ausfahrsignals / semafora wyjazdowego
- ☐ W4.24 des Blocksignals / semafora odstępowego
- ☐ W4.31 des Bahnhofs / stacji
- ☐ W4.32 der Abzw. / podg.
- ☐ W4.33 der Üst. / podg.
- ..... ist erloschen. / jest wygaszony.

W5 Das Vorsignal / Tarcza ostrzegawcza .....
- ☐ W5.10 Einfahrsignals / semaforze wjazdowym
- ☐ W5.11 Ausfahrsignals / semaforze wyjazdowym
- ☐ W5.13 Blocksignals / semaforze odstępowym
- ☐ W5.31 des Bahnhofs / stacji
- ☐ W5.32 der Abzw. / podg.
- ☐ W5.33 der Üst. / podg.

des Halt zeigenden / nie informuje o sygnale „Stój" na
kommt nicht in Stellung „Halt erwarten".

W6
- ☐ W6.10 Das Einfahrsignal / Semafor wjazdowy
- ☐ W6.11 Das Ausfahrsignal / wyjazdowy
- ☐ W6.12 Das Zwischensignal / drogowskazowy
- ☐ W6.13 Das Blocksignal / odstępowy .....
- ☐ W6.31 des Bahnhofs / stacji
- ☐ W6.32 der Abzw. / podg.
- ☐ W6.33 der Üst / podg.
- ..... zeigt ein zweifelhaftes Signalbild. / pokazuje sygnał wątpliwy na semaforze.

W7 Beim Anfahren nachschieben bis / Popychanie przy ruszaniu z miejsca
- ☐ W7.10 ..... km
- ☐ W7.11 ..... Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

W8 Übersicht La, Strecke Nr. ..... / Wykaz La, nr linii ..... Eintrag lfd. Nr. / nr bieżący .....
- ☐ W8.10 ist gültig. / ważny.
- ☐ W8.11 ist ungültig. / nie ważny.

W9 Unwirksamkeitstaste (UT) für Bahnübergang bedienen in / Obsłużyć urządzenie unieważniające (UT) dla włączania zabezpieczenia przejazdu w ..... km

W10 Bauarbeiten in / Roboty w ..... km
Signal W7 „Arbeitsstellensignal" aufgestellt. / Ustawiony „Wskaźnik robót torowych" W7.

W11
- ☐ W11.10 Weiterfahren nach Vorbeifahrt in / Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po przejechaniu w ..... km
- ☐ W11.20 Weiterfahren nach Vorbeifahrt an / Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po przejechaniu ..... Signal | Sygnał ..... Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

V Name Triebfahrzeugführer | Indentifikator maszynisty .....

B Datum | Data .....

Y Uhrzeit | Godzina .....

W Name Anweisender | Indentifikator nadawcy .....

Z Eindeutige Kennung | Niepowtarzalny indentifikator .....

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die örtlichen Bestimmungen haben:

DB InfraGO AG
Region Südost
Netz Dresden
Schweizer Straße 3 b
0169 Dresden

und

PKP Polskie Linie Kolejowe SA
Zakład Linii Kolejowych
we Wrocławiu
ul. Joannitów 13
50-525 Wrocław

2 Örtliche Bestimmungen

siehe folgende Seiten

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

DB InfraGO

Ril 302.2209Z01

Miejscowe Porozumienie Tranzytu Uprzywilejowanego (zwane dalej MPTU)

zawarte pomiędzy

DB InfraGO AG
Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost
oraz
Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost

oraz

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
(PKP PLK S.A.)
Zakład Linii Kolejowych we Wałbrzychu
(zwanymi dalej stronami)

dla odcinka
Tranzytu Uprzywilejowanego
Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – podg. Trzciniec Zgorzelecki – Zittau

Obowiązuje od 11.06.2023

Aktualizacja nr 1
Obowiązuje od 14.12.2025

Örtliche Vereinbarung für Erleichterten Durchgangsverkehr (ÖVED)

zwischen der

DB InfraGO AG
Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost
sowie
Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost

und der

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
(PKP PLK S.A.)
Zakład Linii Kolejowych in Wałbrzych
(nachfolgend auch Vertragspartner genannt)

für den Streckenabschnitt der Erleichterten Durchgangsverkehre zwischen
Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Abzw. Trzciniec Zgorzelecki – Zittau

Gültig ab 11.06.2023

Aktualisierung Nr. 1
Gültig ab 14.12.2025

Strony porozumienia		**Vertragspartner**
dla PKP PLK S.A.		**Für die PKP PLK S.A.**
	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. **Zakład Linii Kolejowych we Wałbrzychu** **ul. Parkowa 9** **58-302 Wałbrzych**	
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.** **Zakład Linii Kolejowych we Wałbrzychu** **Sekcja Eksploatacji Jelenia Góra** **ul. Krakowska 15;** **58-500 Jelenia Góra**	**Für die Infrastruktur zuständige Stelle**
dla DB InfraGO AG		**Für die DB InfraGO AG**
	DB InfraGO AG **Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost** **Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost** **Brandenburger Str. 1** **04103 Leipzig** **DEUTSCHLAND**	

Do użytku na stanowisku pracy	**Anwender**
(...)	(…)
MPTU należy udostępnić w wymaganym zakresie:	Die ÖVED ist im notwendigen Umfang zugänglich zu machen den:
- pracownikom, wykonującym zadania w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego,	- Mitarbeitern, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- pracownikom, wykonującym prace utrzymaniowe,	- Mitarbeitern, die Instandhaltung durchführen,
- pracownikom sporządzającym, uregulowania miejscowe, rozkłady jazdy, plany zabezpieczeń, regulaminy tymczasowe prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót,	- Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne, Sicherungspläne oder Betra aufstellen,
- pracownikom planowania, kierowania lub nadzoru w ruchu kolejowym,	- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und im Bereich der Instandhaltung,
- instruktorom ruchu kolejowego szkolącym pracowników.	- Ausbildern im Bahnbetrieb.

Dotyczy tylko PKP PLK S.A.:	Nur PKP PLK S.A.:
Copyright © 2016 by PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu	Copyright © 2016 by PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu.
Wszelkie prawa do powielania i rozpowszechniania zastrzeżone.	Alle Rechte der Verbreitung und Wiedergabe vorbehalten.
Dotyczy tylko DB InfraGO AG:	Nur DB InfraGO AG:
Niniejsze regulacje wewnętrzne są chronione prawem autorskim. DB InfraGO AG posiada wyłączne i nieograniczone prawo do korzystania z nich. Wszelkie formy kopiowania w celu przekazywania podmiotom trzecim wymagają zgody DB InfraGO AG.	Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Der DB InfraGO AG steht an diesem Regelwerk das ausschließliche und unbeschränkte Nutzungsrecht zu. Jegliche Formen der Vervielfältigung zum Zwecke der Weitergabe an Dritte bedürfen der Zustimmung der DB InfraGO AG.

Jeżeli w tych PRG, MPG stosowane są językowo uproszczone określenia np. „pracownik”, „dyżurny ruchu”, „maszynista”, „konduktor” odnoszą się one w równym stopniu do wszystkich osób.	Sofern in dieser ÖGV sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter“, „Fahrdienstleiter“, „Triebfahrzeugführer“, „Zugbegleiter“ verwendet werden, beziehen sich diese auf alle Personen in gleicher Weise.

	Spis treści	**Inhaltsverzeichnis**	Seite strona
	Wykaz skrótów	Abkürzungsverzeichnis	
	Zmiany i uzupełnienia	Nachweis der Aktualisierungen	
1.	Zakres obowiązywania	Geltungsbereich	
1.1.	Podstawa prawna	Rechtsgrundlagen	
1.2.	Postanowienia ogólne	Allgemeine Bestimmungen	
1.3.	Określenie pojęć	Begriffsbestimmungen	
2.	Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI	Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU	
(...)	(…)	(…)	
2.4.3	Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej	Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern	
2.4.4	Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi	Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen	
3.	Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów	Infrastrukturdaten, Fahrpläne	
(...)	(…)	(…)	
3.2	Rozkład jazdy	Fahrpläne	
3.2.1.	Warunki ogólne	Allgemeine Bedingungen	
3.2.2.	Sieciowy (roczny) rozkład jazdy pociągów	Netzfahrplan	
3.2.3.	Indywidualny rozkład jazdy pociągów	Gelegenheitsverkehr	
3.3	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych	Außergewöhnliche Sendungen	
3.3.1.	Ogólne postanowienia eksploatacyjne	Allgemeine betriebliche Bestimmungen	
3.3.2.	Miejscowe postanowienia eksploatacyjne	Örtliche betriebliche Bestimmungen	
(...)	(…)	(…)	
5.	Opis instalacji i urządzeń kolejowych	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen	
5.1	Warunki techniczno-ruchowe odcinka linii Tranzytu Uprzywilejowanego	Betriebstechnische Bedingungen des Streckenabschnittes des Erleichterten Durchgangsverkehres	
(...)	(…)	(…)	
5.1.3.	Warunki techniczno-ruchowe odcinka linii Tranzytu Uprzywilejowanego	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Streckenabschnitte der Erleichterten Durchgangsverkehre	
(...)	(…)	(…)	
6.	Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej	Angaben zum Netzzugang	
6.1	Stosowane przepisy i wytyczne	Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien	
6.2	Zasady akceptacji taboru kolejowego	Anforderungen an Fahrzeuge	
6.2.1	Wymagania w zakresie wyposażenia pojazdów do systemów punktowego oddziaływania (PZB)	Vorgaben der Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen (PZB)	
6.2.2	Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności	Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk	
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	
6.3.1	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG	
6.3.2	. Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.	
7.	Uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S.A. i DB InfraGO AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB InfraGO AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen	
7.1	Przepisy ruchu	Betriebsvorschriften	
7.2.	Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania	Betriebliche Vorgaben zur Transition	
7.2.1	Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów	Transition der Zugsicherungssysteme	
7.2.2	Przełączanie radiołączności pociągowej	Transition der Zugfunksysteme	
(...)	(…)	(…)	
9.	Postanowienia końcowe	Schlussbestimmungen	
10	Załączniki	Anhänge	

10.1.	Dwujęzyczny rozkaz 1-9, dwujęzyczny rozkaz 21-95 i załącznik językowy do rozkazu 95.95	Zweisprachiger Befehl 1-9, Zweisprachiger Befehl 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95
10.1.1.	Rozkazy 1-9 pl/d	Befehle 1 – 9 d/pl
10.1.2.	Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d	Zweisprachige Befehle 21 – 95 d/pl
10.1.3	Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d	Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 d/pl
(...)	(…)	(…)

Wykaz skrótów **Abkürzungsverzeichnis**

Begriff polnisch	Abkürzung polnisch	Begriff deutsch	Abkürzung deutsch
Aplikant		Zugangsberechtigte	ZB
Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia	BIOZ	Sicherungsplan	-
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 skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	PNZ	Polnische Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr	PNZ
Niemiecki skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	Bza	Deutsche Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr (Betriebliche Zusatzanweisung)	Bza
Pociąg	poc.	Zug	Z
Posterunek 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
Sygnał zaporowy	Z	Sperrsignal	Sperrsig
Sygnał zastępczy	Sz	Ersatzsignal	-
Wagon	wag.	Wagen	Wg
Wykaz ostrzeżeń stałych (WOS)	Dod. 2	Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS)	Dod. 2
Wykaz tymczasowych ograniczeń prędkości i innych szczegółów	La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten	La
Wykolejnica	Wk	Gleissperre	Gs
Regulamin sieci DB InfraGO AG	INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG	INB
Techniczne Warunki Użytkowania sieci DB InfraGO AG	TNB	Technische Netzzugangsbedingungen der DB InfraGO AG	TNB
Sterowanie ruchem kolejowym	srk	Leit- und Sicherungstechnik	LST
Detekcja Stanów Awaryjnych Taboru	DSAT	Ortungsanlagen für kritische Zustände an Fahrzeugen	HOA FBOA
Rozporządzenie o budowie i eksploatacji kolei	-	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung	EBO
Automatyka Bezpieczeństwa pociągu	ABP	Allgemeine Abkürzung für Zugsicherungssysteme	
Linia Potrzeb Nietrakcyjnych	LPN	Energieanlagen 50 Hz	
Szafa aparatowo-zasilająca	SAZ	Gerät und Stromversorgungsschrank	
Samoczynna blokada liniowa	sbl	Automatischer Streckenblock	
Sterowanie ruchem kolejowym	srk	Leit- und Sicherungstechnik	LST
Regulamin tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót		Betriebs- und Bauanweisung	Betra

Zmiany i uzupełnienia		Nachweis der Aktualisierungen		
Lp.	Dotyczy	Obowiązuje od	Poprawka wprowadzona	
			dnia	przez
Lfd Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Berichtigung eingearbeitet	
			am	durch
1	Umsetzung der europäischen Befehle nach der DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1693 DER KOMMISSION vom 10. August 2023 Wdrożenie europejskich rozkazów ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/1693 z dnia 10 sierpnia 2023 r. Tages-La – Zmiany w publikacji wykazu ostrzeżen tymczasowych DB –„ La”	14.12.2025		

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 Rzeczpospolitą Polską o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową, z dnia 14 listopada 2012r.; zwany dalej „Umowa Państwowa”,
- Umowa między Rządem Polskiej Reczypospolitej 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.

(...)

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 InfraGO 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 Geltungsbereich

1.1 Rechtsgrundlagen

Die vorliegende „ÖVED Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Abzw. Trzciniec Zgorzelcki – Zittau“ wird zwischen den oben aufgeführten Vertragspartnern auf der Grundlage abgeschlossen:

- 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.

1.2 Allgemeine Bestimmungen

Für den grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb zwischen den Vertragspartnern gelten die Rechtvorschriften 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.
(…)

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 InfraGO 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 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 InfraGO 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 przewidzane wyłącznie dla jazd od Niemiec do Niemiec wzgl z Polski do Polski).

(...)

1.3.2 Sąsiedne posterunki zapowiadawcze

Sąsiedne posterunki zapowiadawcze są na sieci DB InfraGO 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 InfraGO AG) a Km 24,930 podawane w umowie państwowym- odpowiada kilometrowi 24,991 linii 786 (km 9,768 linii 6589 DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG) oznaczona jest jako Rosenthal Gr 2.

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 InfraGO 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 Die „der Staatsgrenze benachbarten Betriebsstellen“

Die der Staatsgrenze benachbarten Betriebsstellen sind im Netz der DB InfraGO 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 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG,
- pomiędzy podg Trzciniec Zgorzelecki a stacji Zittau w km 0,200 linii 348 = 8,377 linii 6589 DB InfraGO AG.

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

(…) (...)

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 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).

(…)

1.3.10 Zdarzenie

Poważne wypadki, wypadki i incydenty według artykułu 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.

1.3.11 Zarządca infrastruktury (KPI)

Podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

1.3.12 Przewoźnik kolejowy (KPP) - „przedsiębiorstwo kolejowe”

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

1.3.13 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.

1.3.10 Gefährliches Ereignis

Schwere Unfälle, Unfälle und Störungen gemäß Artikel 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.

1.3.11 Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

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

1.3.12 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) - Eisenbahnunternehmen

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

1.3.13 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 ÖVED unter EVU subsummiert.

2. Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI

(...) (...)

2.4 Prowadzenie ruchu – regulacje miejscowe

2.4.1 Stosowane przepisy i wytyczne

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

2.4.3 Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej

(...)

Nieprawidłowości i niejasności w kolejowym ruchu granicznym, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, należy zdiagnozować między obydwoma KPI, w razie potrzeby 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 InfraGO AG
  Centrala Ruchu w Lipsku, Region Südost,

- ze strony PKP PLK S.A.
  Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym – Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Wrocławiu.

(...)

2. Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU

(…)

2.4 Örtliche Regelungen - Betriebsführung

2.4.1 Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien

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

(…)

Unregelmäßigkeiten im Eisenbahngrenzverkehr, die Einfluss auf die Durchführung des Bahnbetriebes haben, sind zwischen beiden EIU – bei Notwendigkeit 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 InfraGO 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 odcinku linii Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka – podg. Trzciniec Zgorzelecki – Zittau według punktu 1.3.1.a) odpowiada DB InfraGO 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 punktu1.3.1.b), odpowiada PKP PLK S.A. bez uzgodnienia z DB InfraGO AG.

Dla odcinku linii Tranzytu Uprzywilejowanego według punktu 1.3.1.a) przewoźnicy składają wnioski dla odcinku Tranzytowy Uprzywilejowanej wyłącznie przy DB InfraGO AG. Należy zwrócić uwagę na to, ze przewoznik zamawiający musi posiadac umowę na wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób (rzeczy) w Uprzywilejowanym ruchu Tranzytowym w rozkładzie jazdy pociągów za danego roku.

Wniosek należy składać do:

(...)

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 INB DB InfraGO AG.

Zmiany i uzupełnienia do rocznego rozkładu jazdy uzgadnia się odrębnie.

3.2.3 Indywidualny rozkład jazdy pociągów

Przewoźnicy wnioskują o trasę pociągu w indywydualnym rozkładzie jazdy zgodnie z warunkami określonymi w Regulaminie sieci PKP PLK S.A. oraz INB DB InfraGO AG.

(...)

3. Infrastrukturdaten, Fahrpläne

(…)

3.2 Fahrpläne

3.2.1 Allgemeine Bedingungen

Die Durchführung der Fahrplankonstruktion für den Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangverkehres zwischen Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Abzw. Trzciniec Zgorzelecki – Zittau nach Abschnitt 1.3.1.a) erfolgt durch die DB InfraGO 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 InfraGO AG.

Im Erleichterten Durchgangverkehr nach Abschnitt 1.3.1.a) beantragen die EVU die Trassen für den Abschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs ausschließlich bei der DB InfraGO 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:

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 Netzfahrplan

(…)

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

Änderungen und Ergänzungen zum Netzfahrplan werden gesondert vereinbart.

3.2.3 Gelegenheitsverkehr

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

(…)

3.3	**Przewóz przesyłek nadzwyczajnych**	**3.3**	**Außergewöhnliche Sendungen**
3.3.1	**Ogólne postanowienia eksploatacyjne**	**3.3.1**	**Allgemeine betriebliche Bestimmungen**
1.	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych odbywa się na podstawie karty UIC IRS 50502 oraz regulacji krajowych.	1.	Der Transport erfolgt auf der Grundlage der IRS 50502 der UIC, sowie der nationalen Gesetze und Richtlinien.
2.	Przewoźnik spełniający wymogi udostępnienia mu infrastruktury kolejowej DB InfraGO AG-określone w Regulaminie sieci DB InfraGO AG - INB, występuje z wnioskiem o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej-„Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte” w DB InfraGO AG zgodnie z INB DB InfraGO AG.	2.	Ein EVU, welches die Zugangsbedingungen zum Schienennetz der DB InfraGO AG – festgelegt in den INB – erfüllt, beantragt eine Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte gemäß den Anforderungen der INB der DB InfraGO AG.
	Przewoźnik spełniający wymogi udostępnienia mu infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. określone w Regulaminie sieci PKP PLK S.A. składa wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej zgodnie z Regulaminem sieci PKP PLK S.A..		Ein EVU, welches die Zugangsbedingungen zum Schienennetz der PKP PLK S.A. – festgelegt in den Regulaminie sieci PKP PLK S.A. – erfüllt, stellt einen Zustimmungsantrag für eine außergewöhnliche Sendung gemäß den Anforderungen der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A..
	Po ustaleniu techniczno-eksploatacyjnych warunków przewozu odpowiedniego KPI dla własnej sieci, wnioskujący otrzymuje od odpowiednego KPI zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej.		Nach Ermittlung der technisch-betrieblichen Bedingungen des jeweiligen EIU für das eigene Netz erhält der Antragsteller die Zustimmung vom jeweiligen EIU.
	Przewoźnik podaje we wniosku o przydzielenie trasy numery DB Bza i PNZ PKP PLK S.A..		Das EVU übermittelt mit der Trassenanmeldung die DB Bza-Nummer und die PNZ-Nummer der 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.	Unter den Genehmigungs/Beförderungsnummern (PNZ PKP PLK S.A./DB Bza Nr) können beliebig viele außergewöhnliche Sendungen vereinbart werden, wenn diese die gleichen Beförderungsbedingungen aufweisen. Die außergewöhnlichen Sendungen können einzeln oder in Gruppen in Züge eingestellt werden, oder auch als einmaliger verkehrender Zug mit außergewöhnlichen Sendungen verkehren. *
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.	4.	Für häufig auftretende außergewöhnliche Sendungen mit 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.	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.	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. W przypadku komisyjnego 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.	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. W razie potrzeby DB InfraGO 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 Trziniec Zgorzelecki - Zittau jest niezelektryfikowaną 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 InfraGO AG znajduje się przystanek Hirschfelde (km 7,734 linii DB 6589).

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

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

(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 S.A. 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 załączniku 2.1.

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 Durchgangsverkehrs Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Abzw. Trzciniec Zgorzelecki – Zittau ist für alle Verkehrsarten zugelassen. Nach Bedarf können die DB InfraGO AG und die PKP PLK S.A. Vereinbarungen über die Unterbrechung der Arbeitszeit treffen. *

(…)

5.1.3 Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Streckenabschnitte der Erleichterten Durchgangsverkehre

(1) Der Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs zwischen Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Abzw. Trziniec 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG – auch zwischen Rosenthal Gr 1 und Gr 2 – beträgt 400m.

(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 und für die Strecken 324, 290, 786 und 348 im Anhang 2.1.angegeben.

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

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

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

Na odcinku Tranzytu Uprzywilowanego dopuszczalne są obciążenia:

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

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

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

(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) Radiołączność pociągowa

Linia po polskiej stronie jest wyposazone radiołączność pociągowa analogowa o kanału 5, a po stronie niemieckiej jako radiołączność pociągowa GSM-R (D). Od Zittau do Granicy Państwa linii jest wyposazona radiołączność pociągowa analogowa kanału E76. Na odcinku pomiędzy Rosenthal Gr 1 i Rosenthal Gr 2 mozna skontaktować się z dyzurnym ruchu Krzewina Zgorzelecka lub Turoszów poprzez radia kanał 5.

(7) Zugfunk *

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

Urządzenia oddziaływania na pociąg DB InfraGO AG i PKP PLK S.A. eksploatowane są w rożnych 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 Trzcinca Zgorzelecki do Krzewina Zgorzelecka odcinek linii Tranzytu Uprzywilejowanego nie wyposażony jest w urządzenia SHP.

(8) Zugbeeinflussungsanlagen

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

Ab Einfahrvorsignal Vc des Bahnhofs Zittau bis Bahnhof Zittau, sowie ab Einfahrvorsignal Vf des Bahnhofs 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) Szczególne lokalizacje urządzeń sygnałowych

Tarcza ostrzegawcza ToB podg. Trzciniec Zgorzelecki z kierunku Zittau znajduję się na terytorium Niemieckiej infrastruktury w km 7,421. W odstępach co 100 m tarzą ostrzegawczą znajdują się 3 wskaźniki W11 uprzedzające o sygnalizatorze na terytorium Niemieckiej infrastruktury.

Sygnałe nadzorujące [tarza ostzegawcza przejazdowa] dla przejazdu w km 8,071 znajduje się wraz z niezbędnym urządzeniem odziaływania punktowego do włączania na terytorium Polskiej infrastruktury.

(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.

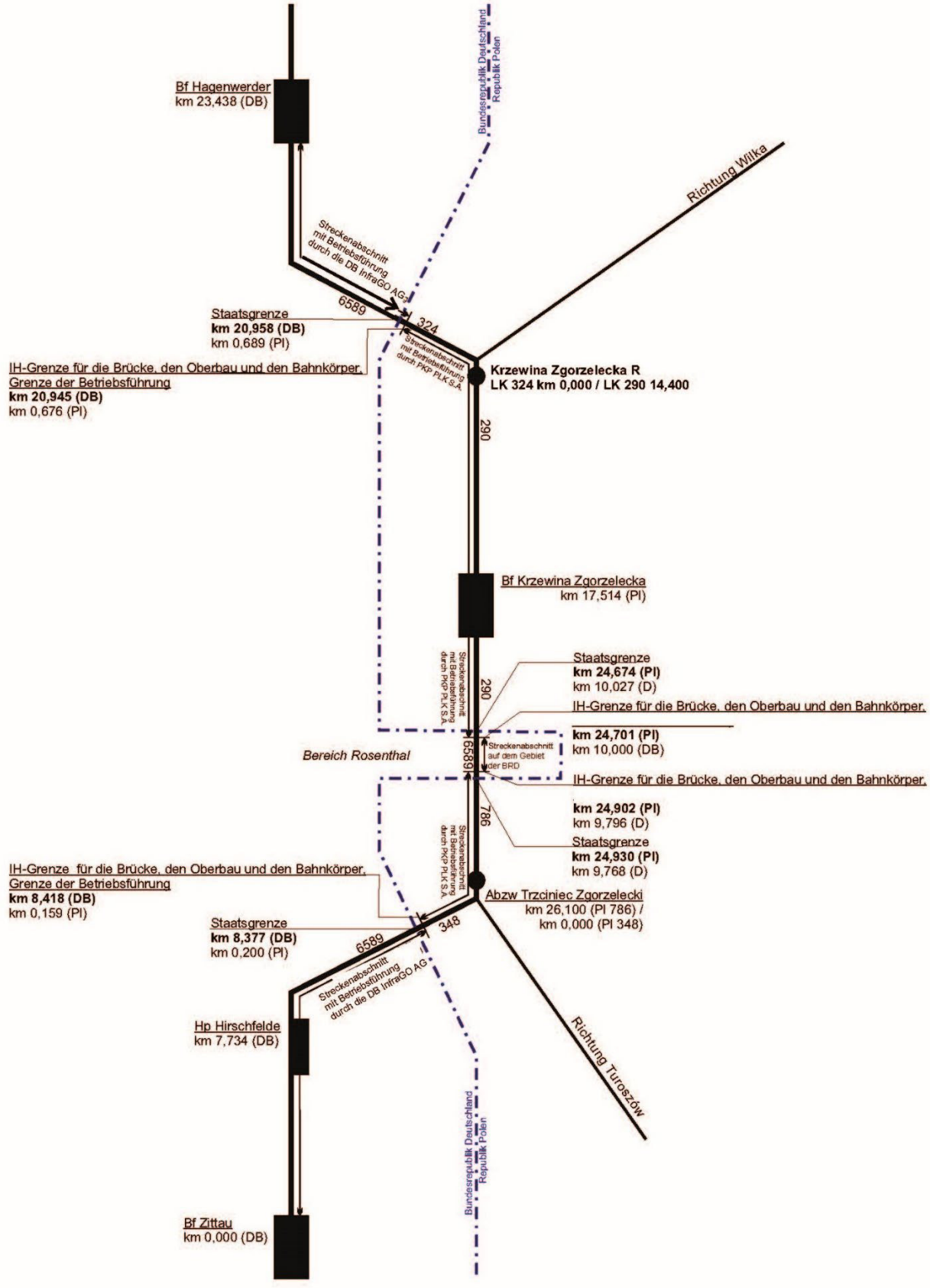
Die Überwachungssignale für den Bahnübergang km 8,071 befinden sich mit den erforderlichen Einschalteinrichtungen auf der polnischen Infrastruktur.

	Na odcinku pod prowadzeniem ruchu PKP PLK S.A.pomiędzy Trzcińca Zgorzeleckiej a granicy Panstwa (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 częstotliwościa 1000 Hz.	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.
	Tarcza ostrzegawcza ToB dla sem. wjazdowego st. Krzewina Zgorzelecka z kierunku Hagenwerder znajduję się na terytorium Niemieckiej infrastruktury w km 21,124 (co odpowiada km 0,855 PKP PLK S.A.).	Das Einfahrvorsignal ToB des Bahnhofes Krzewina Zgorzelecka befindet sich auf deutscher Infrastruktur am km 21,124 (was der Kilometrierung der PKP PLK S.A. von 0,855 entspricht).
	W odstępach co 100 m przed tarczą ostrzegawczą ToB stacji Krzewiny Zgorzeleckiejznajdują się 3 wskaźniki W11 uprzedzające o sygnalizatorze na terytorium Niemieckiej infrastruktury.	Im Abstand von je 100 m vor dem Evsig ToB des Bf Krzewina Zgorzelecka sind 3 Vorsignalbaken auf der deutschen Infrastruktur errichtet.
(10)	(...)	(10) (…)

(11) Przejazdy kolejowo drogowe i przejścia (11) Bahnübergänge und Übergänge für Reisende

Lage [km] Położenie	Art der Sicherung Rodzaj zabezpieczenia	Bemerkungen Uwagi
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. Vollschranke, bedient durch den Fdl Krzewina Zgorzelecka, Signalabhängig	Kat. A, obsługiwane przez dy ruchu Krzewina Zgorzelecka
18,255 Strecke / linii 290	Elektr. Vollschranke, 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**	



(...) (…) (…)

6. Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej

6.1 Stosowane przepisy i wytyczne

Dla obszaru prowadzenia ruchu DB InfraGO AG obowiązują aktualne Warunki Użytkowania Sieci Kolejowej (Infrastrukturnutzungsbedingungen, INB), a na PKP PLK S.A. Regulamin sieci.

Maszynistom pociągów w tranzytu Uprzywilejowanym według punktu 1.3.1.a) muszą być dostępne dane z rozkładzie jazdy mające zastosowanie do pociągu oraz informacje z La (wykaz ostrżeń tymczasowych DB) dla całego odcinka eksploatowanego w tranzytu Uprzywilejowanym.

Maszynista pojazdu trakcyjnego musi mieć możliwość przeglądania informacji dotyczących opisu linii "Streckenbuch EVU" na obszarze zarządzania DB InfraGO AG.

W kabinach sterowniczych pojazdów trakcyjnych lub wagonów sterowniczych muszą znajdować się druki dwujęzycznego rozkazów zgodnie z pkt 10.1.

Maszyniści powinni posiadać aktualne wykazy ostrzeżeń stałych Zakładu Linii Kolejowych w Wrocławu.

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 Zgorzelecki - Zittau muszą być wyposazone systemem PZB 90.

6.2.2 Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności

Pociągi, jadące na polskim część odcinku linii Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka- podg. Trzciniec Zgorzelecki - Zittau muszą być osiągalne za pośrednictwem polskiego radia analogowego – kanału 5.

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

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

6. Angaben zum Netzzugang

6.1 Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien

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

Dem Triebfahrzeugführer des Erleichterten Durchgangsverkehrs nach 1.3.1.a) müssen die für den Zug geltenden Fahrplanangaben und La-Angaben für den gesamten Streckenabschnitt des erleichterten Durchgangsverkehrs zur Verfügung stehen. *

Die Angaben für das Streckenbuch EVU muss der Triebfahrzeugführer im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG einsehen können. *

In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen die zweisprachigen Befehlsvordrucke entsprechend Abschn. 10.1. mitgeführt werden. *

Der Triebfahrzeugführer hat über das aktuelle Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen des Gebiets des Zakład Linii Kolejowych Wrocław zu verfügen. *

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 Zgorzelecki – 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 Zgorzelecki – Zittau befahren, müssen auf dem polnischen Funknetz - Kanal 5 - erreichbar sein.

Für den Betrieb, auf den zur PKP PLK S.A. gehörenden Streckenabschnitten muss, das Triebfahrzeug mit einem Funkgerät, welches auf dem Netz der PKP PLK S.A. 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 Zgorzelecki -Turoszów befahren, müssen keine deutsche Zugfunkanlage besitzen.

6.3 Proces akceptacji pracowników przewoźnika

Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI

Na sieci PKP PLK S.A. językiem operacyjnym jest język polski, a na sieci DB InfraGO AG językiem operacyjnym jest język niemiecki.

6.3.1 Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG

Na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO 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 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 wypowiadane jako ciąg pojedynczych cyfr. Nie będą oni używać skrótów i będą używać pełnych nazw posterunków ruchu.

6.3 Anforderungen an das Personal des EVU

Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU

Auf dem Netz der DB InfraGO AG ist die Betriebssprache Deutsch und auf dem Netz der PKP PLK S.A. ist die Betriebssprache Polnisch. *

6.3.1 Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG

Im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO 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 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.

W przypadku konieczności literowania pojęć należy korzystać z międzynarodowego alfabetu fonetycznego zgodnie z TSI OPE:

Müssen Begriffe buchstabiert werden, ist das Internationale Phonetische Alphabet der TSI OPE zu verwenden: * * *

Buchstabe Litera	International Międzynarodowy
A	Alpha
B	Bravo
C	Charlie
D	Delta
E	Echo
F	Foxtrot
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	Whisky
X	X-ray
Y	Yankee
Z	Zulu

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

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

Regulacja dla obszaru Rosenthal:

Powyższe nie dotyczy dla pociągów w tranzycie uprzywilejowanym wg 1.3.1.b) pomiędzy Krzewiną Zgorzelecką a Turoszowem. Kontakt z zarządzem infrastruktura ma być nawiązany poprzez dyżurny ruchu Krzewina Zgorzelecka.

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

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

6.3.2 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 InfraGO AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych		7.	Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB InfraGO 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 instrukcji/ Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.	Miejscowe uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S. A. i DB InfraGO AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen		Według Hinweis auf Ril der DB InfraGO AG
(…)		(...)	(…)		
3.	Do Ir-1 § 23 ust. 7,8 i 9	**Polecenia i informacji - Oznaczanie pociągów** 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".	**Aufträge und Meldungen - Bezeichnen der Züge** 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.	Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn.1
4.	Do Ir-1 § 24 ust. 13 i § 37 ust. 7 pkt 6 i § 14 ust. 8 i § 28 ust. 2 Ir-16 § 12	**Przewozy towarów niebezpiecznych na odcinkach Tranzytu Uprzywilejowanymi** Pociągi na odcinku Tranzytu Uprzywilejowanym Hagenwerder-Zittau według punktu 1.3.1.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 1.3.1.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 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. W przypadku zdarzeń na obszarze Rosenthal należy niezwłocznie poinformować dyżurna ruchu Zittau, którego informuje centrum alarmowe w Betriebszentrale Lipsk.	**Gefahrguttransporte auf den Abschnitten des Erleichterten Durchgangsverkehrs** Im Erleichterten Durchgangsverkehr Hagenwerder – Zittau nach Abschnitt 1.3.1.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 1.3.1.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 System SEPE hat der Disponent für Planung in der Außenstelle des Centrums Zarządzania 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.	-

(…)		(…)	(…)	

7.	Do Ir-1§ 16 ust. 3	**Brak znajomości linii przez maszynistę** Prowadzenie pociagów przez maszynistę, nieposiadającego znajomości na odcinku linii tranzytu uprzywilejowanego jest zabronione.	**Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren** Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist auf den Streckenabschnitten der Erleichterten Durchgangsverkehre nicht erlaubt.	Zu 408.2301 Abschn.1	
8.	Do § 62 ust. 5	**Czoło pociągu znajduje się za semaforem** 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 InfraGO AG, maszyniście należy wydać rozkaz pisemny. Dyżurni ruchu używają do tego dwujęzyczny rozkaz 1.	**Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus** 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 InfraGO AG das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden, muss der Fahrdienstleiter die Zustimmung durch Befehl erteilen. Die Fahrdienstleiter erteilen dafür den zweisprachigen Befehl 1.	Zu 408.0331 Abschn.3 Abs. 3 Zu 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3	*
9.	Do § 58	**Rozkazy pisemne** Dyżurni ruchu na odcinkach linii tranzytu uprzywilejowanego wydają polecenia na przejazdy przez granicę prowadzenia ruchu za pomocą dwujęzycznych druków rozkazów pisemnych zgodnie z pkt. 10.1. Druki rozkazów są przystosowane do użytku na odcinku eksploatowanym w tranzycie uprzywilejowanym.	**Schriftliche Befehle** Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf den Streckenabschnitten der Erleichterten Durchgangsverkehre erteilen Aufträge an Zugfahrten, welche die Grenze der Betriebsführung überschreiten mit den zweisprachigen Befehlsvordrucken, gemäß Abschn. 10.1. Die Befehlsvordrucke sind für die Anwendung auf den Streckenabschnitten des Erleichterten Durchgangsverkehrs angepasst.	Zu 408.0411 und zu 408.2411	*
10.	ust. § 58	**Zasady dotyczące rozkazów w ruchu granicznym** Każdy dyżurny ruchu wydaje rozkazy zgodnie z własnymi przepisami i zasadami niniejszego MPTU. Formularz dla rozkazów G 1-9 d/pl (przy DB InfraGO AG: 302.2000V01) jest drukowany po obu stronach. Rozkazy G 1-9 znajdują się z przodu, a uzasadnienie dla rozkazów G 5 lub 6 z tyłu. Przyczyny 80 do 84 zostały dodane tylko dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym. Formularz dla rozkazów G 21-95 (przy DB InfraGO AG: 302.2000V02) jest drukowany po obu stronach. Z przodu znajdują się rozkazy G 21-95 d/pl, a z tyłu Załącznik językowy do polecenia 95.95 d/pl. Druki rozkazów 1-9 d/pl oraz rozkazów 21-95 d/pl mogą być wypełnione tylko z jednej strony.	**Regeln für Befehle im Grenzverkehr** Jeder Fdl fertigt die Befehle nach seinem Regelwerk und nach den Regeln dieser ÖVED aus. Der Vordruck Befehle 1-9 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V01). Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 1-9 d/pl. Auf der Rückseite befinden sich die Gründe zum Befehl 5 bzw. 6 d/pl. Zusätzlich wurden die Gründe 80 - 84 für den Grenzbetrieb aufgenommen. Der Vordruck Befehl 21-95 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V02). Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 21-95 d/pl. Auf der Rückseite befindet sich das Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95 d/pl. Die Vordrucke Befehle 1-9 d/pl und Befehle 21-95 d/pl dürfen nur einseitig beschrieben werden.	Zu 408.0411 Abschn.2 Zu 408.2411 Abschn.2 Zu 408.0411 Zu 408.2411 Abschn. 2.8	*

		Używanie wolnego tekstu nie jest zalecane. W celu uzyskania dodatkowych poleceń należy używać rozkazy 21-95. W rozkazie 95.95 uwzględniono dodatkowe dwujęzyczne sformułowania W1 - W14 dla ruchu granicznego. Jeśli wyjątkowo konieczne jest użycie wolnego tekstu, musi być zaznaczone w rozkazie 95 w poleceniu 95.95, a wolny tekst musi być wprowadzony w dwóch językach.	Die Verwendung von Freitexten ist nicht vorgesehen. Für zusätzliche Anweisungen werden die Befehle 21 – 95 d/pl genutzt. Im Auftrag 95.95 wurden zusätzlich zweisprachige Wortlaute W1 – W14 für den Grenzbetrieb aufgenommen. Muss ausnahmsweise ein Freitext verwendet werden, ist im Befehl 95 der Auftrag 95.95 anzukreuzen und der Freitext zweisprachig einzutragen.		* * * * * * * * * *
11.	Do Ir-1 § 58	**Przekazywanie rozkazów pisemnych** Na odcinku Tranzytu Uprzywilejowanego dwujęzyczne rozkazy pisemne są z reguły dyktowane przez radiotelefon.	**Befehle übermitteln** Auf dem Abschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs werden zweisprachige Befehle an Züge in der Regel fernmündlich diktiert.	Zu 408.0411 Abschn.2 Zu 408.2411 Abschn.2	
(…)		(...)	(…)		
13.	Do Ir-1 § 51 ust. 1 pkt 1, Ir-11 § 28	**Powiadomienie o danych rozkładu jazdy przez dyżurnego ruchu DB InfraGO AG** W DB InfraGO AG dyżurny ruchu może podawć dane o rozkładzie jazdy z dwujęzycznym rozkazem 95.95 wraz z załącznikiem językowym W 1.	**Bekanntgabe von Fahrplanangaben durch den Fdl der DB InfraGO AG** Fahrplanangaben bei der DB InfraGO AG dürfen durch den Fdl mit dem zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben werden.	Zu 408.0431 Abschnitt 2 c)	* * * * *
14.	Do § 59 oraz 62, ust. 6	**Ograniczenie prędkości na odcinku eksploatowanym w tranzytu uprzywilejowanym** Przy doraźnych ograniczeniach prędkości na odcinku eksploatowanym w w tranzytu uprzywilejowanym należy powiadomić właściwą dyspozyturę. O ostrzeżeniach doraźnych należy informować drużyny pociągowe przy pomocy rozkazów pisemnych 5 . Ograniczenia występujące po stronie niemieckiej podawane są w „La”, natomiast Ograniczenia stałe występujące po stronie polskiej podawane są w WOS dla Zakładu Linii Kolejowych w Wrocławu. Ograniczenia prędkości na odcinku należących do PKP PLK S.A. mogą zostać ujęte w „La”- do czasu ujęcia ich w WOS.	**Geschwindigkeitseinschränkungen auf dem Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs** Bei unvorhergesehenen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Streckenabschnitte des Erleichterten Durchgangsverkehrs ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit dem Befehl 5 zu unterrichten. Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf deutscher Seite auftreten sind in die La-Dokumente aufzunehmen, und längerfristige Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf polnischer Seite auftreten sind in den WOS Zakład Linii Kolejowych w Wrocław aufzunehmen. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. können - bis zur Aufnahme in den WOS- in die La-Dokumente aufgenommen werden.	Zu 408.2341 Abschn. 2	* * * * * * *
(…)		(...)	(…)		
17.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 1 lit. c i do Ie- 1 (E1) § 16 pkt 6c	**Powiadamianie pociągów przy prowadzeniu robót** Jeżeli na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. zostaną ustawione wskaźniki W7, aby polecic maszynistom podawanie sygnałów „Baczność“ do ostrzegania pracowników, dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę o ustawieniu wskaźników W7.	**Unterrichtung der Züge bei der Ausführung von Arbeiten** Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. Signale W7 aufgestellt wurden, um den Triebfahrzeugführer zu beauftragen, Achtungssignale zu geben, um Arbeitende zu warnen, müssen die Triebfahrzeugführer grenzüberschreitender Züge über die Aufstellung des Signals W 7 unterrichtet werden.	-	*

18.	Do Ir-1 § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 3 pkt 1 lit. d) Ir-10 § 21	**Przesyłki wyjątkowo ciężkie** Kiedy w telegramie zarządzającym jest podane, że przesyłka wyjątkowo ciężka poruszać się będzie z prędkością mniejszą niż podana w rozkładzie jazdy prędkość dopuszczalna składu pociągu, dyżurni ruchu musi maszyniście wydać dwujęzyczny rozkaz 5 przyczyna 40.	**Schwerwagen** Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, müssen die Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer einen zweisprachigen Befehl 5 Grund Nr. 40 erteilen.	Zu 408.0435 Abschn.2	* *
19.		**Przeprowadzanie przesyłek z przekroczoną skrajnią przez miejsce zwężone (z ograniczoną skrajnią budowli)** (...) Na odcinku prowadzenia ruchu DB InfraGO AG pociągi które z przesyłkami nadzwyczajnymi będą przejeżdżać przez miejsca z ograniczoną skrajnią budowli, przejazd musi się odbyć pod nadzorem specjalisty DB InfraGO AG i należy potwierdzić dyżurnemu ruchu obecność specjalisty w pociągu lub na miejscu z ograniczoną skrajnią budowli. Jeżeli pociągi z przesyłkami nadzwyczajnymi na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. będą przejeżdżać przez miejsca na styku z istniejącą skrajnią budowli, przejazd musi się odbyć dodatkowo pod nadzorem przedstawicieli PKP PLK S.A. w uzgodnieniu z dyżurnym ruchu przed odjazdem pociągu.	**Vorbeileiten von Lü-Sendungen an Engstellen** (…) Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB InfraGO AG ein Zug, der eine außergewöhnliche Sendungen befördert, an einer Engstelle durch eine Fachkraft der DB InfraGO AG vorbeizuleiten ist, muss dem Fdl bestätigt werden, dass sich die Fachkraft im Zug oder an der Engstelle befindet. Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. Züge mit außergewöhnlichen Sendungen an Schnittstellen mit dem Lichtraumprofil vorbeifahren müssen, muss die Vorbeifahrt zusätzlich unter Aufsicht eines Vertreters der PKP PLK S.A. in Abstimmung vor der Fahrt mit dem Fdl erfolgen.		*
20.	Do Ir-10	**Konwojowanie pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi** Jeżeli na odcinku Tranzytu Uprzywilejowanym jazdy pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi muszą się odbyć pod nadzorem konwojenta należy potwierdzić dyżurnemu ruchu obecność konwojenta w pociągu.	**Züge begleiten, die außergewöhnliche Sendungen befördern** 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.	Zu 408.0435 Abschn. 3 (6)	*
21.	Do Ir-1 § 66 ust. 6	**Szczególne uregulowania przy popychaniu** Stosowanie lokomotyw popychających przekraczający granicy jest zabronione.	**Besondere Regeln für das Nachschieben** Grenzüberschreitende Züge dürfen nicht nachgeschoben werden.	Zu 408.2441	*
22.	Do Ir-1 § 67 ust. 1a	**Pociągi pchane** Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinkach linii tranzytu uprzywilejowanego jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.	**Geschobene Züge** Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf den Streckenabschnitten der Erleichterten Durchgangsverkehre außer Mess-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	Zu 408.0445 Zu 408.2445	*
(...)		(...)	(…)		

26.	Do Ir-1 § 47	**Cofnięcie polecenia odjazdu lub przejazdu** 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 rozkaz 4.	**Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages** 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 4 zu erteilen.	Zu 408.0411 Abschn 5 408.2411 Abschn.5	*
(…)		(...)	(…)		
39.	Do Ir-1 § 55 ust. 10	**Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym** Na odcinku eksploatowanym w tranzytu uprzywilejowanym 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.	**Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten** 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.	Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481 Abschn.7	*
40.	Do Ir-1 § 55 ust. 6, 7	**Jazda powrotna lub kontynuacja jazdy po torze zamkniętym** Jeśli podczas jazdy po torze zamkniętym pociąg jest zatrzymany na wolnym szlaku, wówczas maszynista musi, możliwie jak najszybciej, porozumieć się z dyżurnym ruchu, który wyprawił 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.	**Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt** 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.	Zu 408.0481	*
41.	Do Ir-1 § 55	**Zakończenie jazdy po torze zamkniętym** Jeżeli jazda po torze zamkniętym kończy się na stacji, wówczas maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd pociągu w pełnym składzie.	**Sperrfahrt beenden** Wenn eine Sperrfahrt auf einem Bahnhof endet, muss der Tf dem Fdl die Ankunft aller Fahrzeuge melden.	Zu 408.0481	*
(…)		(...)	(…)		

44.	Do Ir-1 § 64 ust. 12 i ust. 14 Ir-1a § 7 ust. 6	**Pominięcie sygnału „Stój" bez zezwolenia** Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego 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 (świetlnej) – która pokazuje sygnał Ra 12; f) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy tarczy zaporowej (świetlnej) – 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. Dyżurni ruchu używają do tego dwujęzyczny rozkaz 2 i wskazują w poleceniu x.95 na załącznik językowy W 11.	**Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen** Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den 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-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; d) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt; e) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt; f) PZB-Zwangsbremsung 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) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; k) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt. Die Weiterfahrt darf nur nach Erteilung eines Befehls erfolgen. Die Fahrdienstleiter erteilen dafür den zweisprachigen Befehl 2, und verweisen im Auftrag x.95 auf das Wortlautbeiblatt W 11.	Zu 408.0531 Abschn.1 Zu 408.2531	* * * * *

45.	Do Ir-1 § 64 ust. 13	**Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A.** 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”.	**Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Halt Signal** 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.	Zu 408.0531 Abschn.1 Zu 408.2531	*
(…)		(...)	(…)		
48.	Do Ir-1 § 77 ust. 1	**Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu** 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 KPI. 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.	**Spitzensignal nicht in Ordnung** 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. Der Triebfahrzeugführer 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.	Zu 408.0551 Abschn.1 Zu 408.2691 Abschn.6	*
(…)		(...)	(…)		
50.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k)	**Zmniejszone tarcie między kołami, a szyną** Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kolami a szyną, to musi on powiadomić kolejne pociągi jadące na odcinku eksploatowanym w tranzytu uprzywilejowanym. (...) 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.	**Verminderter Reibwert** Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Streckenabschnitte des Erleichterten Durchgangsverkehrs befahren, verständigen. (…) Die Triebfahrzeugführer haben während der Fahrt das Bremsverhalten des Zuges zu prüfen und das Ergebnis dem Fahrdienstleiter zu melden. Haben die Triebfahrzeugführer festgestellt, dass keine Bremsverlängerungen mehr auftreten, ist auf die Unterrichtung weiterer Züge zu verzichten.	Zu 408.0561 und 408.2561 Abschn.2 Abs. 2	*

51.		**Unieruchomiony pociąg na szlaku** (...) Jeśli maszynista pojazdu dwutrakcyjnego może kontynuować jazdę unieruchomionego pociągu, to po zmianie rodzaju trakcji, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu. (...)	**Liegengebliebener Zug auf der freien Strecke** (…) Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegengebliebenen Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren. (…)		*
52.		**Unieruchomiony pociąg na odcinkach linii Tranzytu Uprzywilejowanego** 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. Po przekazaniu przez maszynistę powyzsze informacji, pociąg nie moze się poruzać bez zgody dyzurnego ruchu, komu zgłoszono zatrzymanie. Jeżeli uszkodzony pojazd trakcyjny pociągu Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder-Zittau znajduje się na infrastrukturze PKP PLK S.A. i nie jest zdolny do dalszej jazdy, dyżurny ruchu stacji Krzewina Zgorzelecka po uzgodnieniu z Ekspozyturą Zarządzania Ruchem Kolejowym we Wrocławiu ma powiadomić dyżurnego ruchu stacji Hagenwerder. Dla pociągów pasazerskich w RRJ dalsza procedura zostanie opisana w punkcie 7.1. 53. 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 uszkodzony pociągu 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. 53.	**Liegengebliebener Zug auf dem Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs** 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. Mit Abgabe dieser Meldung darf der Zug ohne Mitwissen des Fahrdienstleiters, bei welchem das Halten gemeldet wurde, nicht bewegt werden. 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 Netzfahrplanes wird im Punkt 7.1.53 konkretisiert. 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. 53 zu verfahren.		*
53.	Do §§ 68 - 70, Ir 15	**Holowanie uszkodzonych pociągów pasazerskich** Pociągi pasazerskie przewoźników niemieckich nie są wyposażone z półsprzęgiem, i nie mozna holować uszkodzone pociągi ze szlaku bez udziału przewoźnika.	**Liegengebliebene Reisezüge hereinholen** Die Reisezüge deutscher EVU´s führen entgegen der Regelungen der polnischen Regulamin Sieci keine Notkupplungen für die Mittelpufferkupplungen auf den Zügen mit, und können nicht ohne Mitwirkung des EVU abgeschleppt werden.	Zu 408.0571	*

		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 powinnien być wysłany od stacji Hagenwerder. a) Jeśli pociąg uszkodzony znajduje się pomiędzy Hagenwerder a Krzewina Zgorzelecka, nalezy wysłać pociąg do holowania po torze zamkniętym z Hagenwerder. b) Jeśli pociąg uszkodzonego znajduje się na stacji Krzewina Zgorzelecka po torze 101, w tym przypadku jazd pociągu obok semafora wjazdowego B odbywa się na rozkaz pisemnego do toru zajętego. c) Jeśli pociąg uszkodzonego znajduje się na stacji Krzewina Zgorzelecka, mozna od semafora drogowskazowego manewro d) Jeśli pociąg uszkodzonego znajduje się pomiędzy Krzewina Zgorzelecka a Trziniec – równiez, jeśli on stoje na odcinku niemieckim pomiędzy Rosenthal Gr 1 i Gr 2 – nalezy jechać od Krzewiny Zgorzeleckiej po torze zamkniętym do uszkodzonego pociągu. e) Jeśli pociąg uszkodzony znajduje się pomiędzy Trzciniec a Granicy Państwa, nalezy jechać od semafora wjazdowym Trzciniec po torze zamkniętym do uszkodzonego pociągu. Dyspozytura Betriebszentrale DB InfraGO AG decyduje w uzgodnieniu przewoźnika, czy pociąg zostanie ciągnięty w kierunku Hagenwerder, czy on ma poruszać się w kierunku Zittau.	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. a) Befindet sich der liegengebliebene Zug sich zwischen Hagenwerder und Krzewina Zgorzelecka, ist das Hilfstriebfahrzeug als Sperrfahrt zum liegengebliebenen Zug heranzuführen. b) Befindet sich der liegengebliebene Zug im Bahnhof Krzewina Zgorzelecka im Gleis 101, dann ist - nachdem die Maßnahmen für die Einfahrt in ein besetztes Gleis durchgeführt wurden - das Hilfstriebfahrzeug ab dem Esig B mittels Ersatzauftrag an den liegengebliebenen Zug heranzuführen. c) Befindet sich der liegengebliebene Zug im Bahnhof Krzewina Zgorzelecka, kann das Hilfstriebfahrzeug ab dem Zwischensignal D als Rangierfahrt an den Schadzug fahren. d) Befindet sich 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. e) Befindet sich der liegengebliebene Zug 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 der DB InfraGO AG entscheidet im Einvernehmen mit dem EVU, ob der Zug in Richtung Hagenwerder gezogen, oder in Richtung Zittau bewegt werden soll.		
54.	Do Ir-1 § 69 (3), (8) § 70	**Zabezpieczanie pojazdów na szlaku** Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na szlaku odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym podane są w rozdziale 5.1.3.	**Sichern der Fahrzeuge auf der Strecke** 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.	Zu 408.2351	*
55.	D o Ir-1 § 70 ust. 1-5	**Pozwolenie, prędkość i warunki szczególne przy cofaniu pociągu** Dyżurny ruchu wydaje zgodę na cofanie pociągu ze szlaku rozkazem , dyżurny ruchu rozkazem 95.95 i	**Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen** Die Zustimmung zum Zurücksetzen von der freien Strecke erteilt der Fahrdienstleiter mit Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt Grund Nr. W 3.	Zu 408.0572 Abschn. 4-6	*

		załącznikiem językowym przyczyna nr W3. Dla pociągów przekraczających granicę cofanie pociągu bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu jest zabronione. (...) 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.	Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten. (…) Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann. 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden. Der Triebfahrzeugführer muss das Ende des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des zurückgesetzten Zuges dem Fahrdienstleiter melden.	Zu 408.2572 Abschn.2	
(…)		(...)	(…)		
57.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 Ie-1 § 15 ust. 1pkt. 1 lit d I pkt 2 lit e i f	**Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC** 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 InfraGO AG maszynista musi natychmiast zmniejszyć prędkość pociągu do prędkości odpowiedniej dla jazdy na widoczność, oraz jeśli nie następuje „polecenie zatrzymania alarmowego", maszynista może jechać dalej na zasadach „jazdy na widoczności" do najbliższego posterunku ruchu nawet, jeżeli posterunek ten leży na obszarze prowadzenia ruchu sąsiedniego zarządcy infrastruktury, chyba że otrzymał od dyżurnego ruchu inne polecenie.	**Notruf / Alarmsignal** 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 InfraGO AG muss der Tf die Geschwindigkeit des Zuges sofort auf die für das Fahren auf Sicht geforderte Geschwindigkeit verringern und wenn kein Nothaltauftrag oder keine Durchsage folgt, nach den Regeln des „Fahren auf Sicht" bis zur nächsten Betriebsstelle fahren – auch wenn sich diese Betriebsstelle im Bereich der Betriebsführung des benachbarten EIU befindet, wenn er keine andere Meldung oder Aufträge des Fdl erhält.	Zu 408.0581 Abschn.3 und zu 408.2581 Abschn.3	*
58.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69	**Dalsze postępowanie po poleceniu zatrzymania w trybie alarmowym** 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.	**Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages** 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.	Zu 408.0581 Abschn.4 und zu 408.2581 Abschn.4	*
59.	Do § 64 ust. 5 oraz § 69	**Sygnał alarmowy na obszarze Rosenthal** O Kolejowe połączenie alarmowe/ nadania sygnału alarmu przy zdarzeniach i nieprawidlowościach na obszarze Rosenthal dyzurny ruchu	**Notrufe im Bereich Rosenthal** Notrufe bei gefährlichen Ereignissen und Unregelmäßigkeiten im Bereich Rosenthal sind sofort vom Fdl Turoszów bzw. Fdl Krzewina Zgorzelecka an den Fdl Zittau mit	Zu 408.0581 Abschn.3	*

		Turoszów wzgl. Krzewina Zgorzelecka natychmiast informuje dyzurny ruchu Zittau - z podaniem przyczyny i ewentualnym żądaniem o pomoc.	Angabe des Grundes und einer eventuellen Hilfsanforderung weiterzugeben.	
(...)		(...)	(…)	
72.	Do Ir- 1 § 12 ust. 2 i 4, Ir-9 § 15 ust. 2	**Zgłoszenie zwolnienia toru szlakowego po zakończeniu manewrów** Maszynista (kierownik manewrów) musi zgłosić właściwemu dyżurnemu ruchu (nastawniczemu) ukończenie manewrów i powrót składu manewrowego w całości zgodnie z przepisami KPI prowadzącego ruch.	**Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden** 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.	Zu 408.4841 Abschn.4

*

7.2 Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania

7.2.1 Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów

Dla pojazdów trakcyjnych, u których mozna przełączyć systemy tylko podczas postoju, lub które są wyposazone tylko z jednym systemem (SHP lub PZB), nie jest przewidzane przełączanie systemów.

Dopuszcza się jazdy pociągów Tranzytu Uprzywilejowanego zgodnie z rozdziałem 1.3.1.b) bez wyposazenia pokładowego PZB przez odcinek DB InfraGO AG Rosenthal Gr-1 – Rosenthal Gr-2.

7.2.2 Przełączanie radiołączności pociągowej w ramach Tranzytu Uprzywilejowanego

1. Kierunek Hagenwerder - Zittau

   Przełączanie urządzeń na polską łączność pociągową na kanał radiołączności R 5 następuje przy wskaźniku W28 ustawionym w km 0,676 linii 324. Na obszarze Rosenthal nie przełącza się sytem radiołączności pociągowej.

   Przełączanie urządzeń na niemiecka radiołączność pociągowa na kanałe E72 następuje przy granicy prowadzenia ruchu w km 8,418.

2. Fahrtrichtung Zittau - Hagenwerder

   Przełączanie urządzeń na polską łączność pociągową na kanał radiołączności R 5 następuje przy wskaźniku W28 ustawionym przy granicy prowadzenia ruchu w km 0,159 linii 348. Na obszarze Rosenthal nie przełącza się sytem radiołączności pociągowej.

   Przełączenia urządzeń na niemiecką łączność pociągową GSM-R należy dokonać przy wskaźniku GSM-R w km 20,945 (DB).

3. Po przełączeniu na sieć analogową maszynista ma obowiązek nawiązać łączność z dyżurnym ruchu stacji Krzewina Zgorzelecka lub Turoszów celem sprawdzenia łączności.

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 InfraGO AG Rosenthal Gr-1 – Rosenthal Gr-2 ist zulässig.

7.2.2 Transition der Zugfunksysteme im Rahmen des Erleichterten Durchgangsverkehrs

1. Fahrtrichtung Hagenwerder - Zittau

   Die Umschaltung 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

   Die Umschaltung 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.

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

3. Nach dem Umschalten (Einschalten) des polnischen Funkgerätes muss ein Probegespräch mit dem vorliegenden (zuständigen) Fahrdienstleiter geführt werden.

9. Postanowienia końcowe

9.1 Postanowienia ogólne

MPTU dla odcinków Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka – Zittau, sporządzone zostało w formie elektronicznej – dwujęzyczny - zarówno w języku polskim jak i niemieckim oraz podpisane elektroniczne, przy czym obydwa teksty są na równie wiążące.

(...) (…)

9.3 Nadanie mocy prawnej

Aktualizacja nr 1 do „Miejscowe porozumienie graniczne między DB InfraGO 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 14.12.2025r.

Treść Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008. nie stosuje się na odcinku linii Tranzytu uprzywilejowanym regulowanym niniejszym MPTU.

Wałbrzych, ……...2025

za/für die
PKP PLK S.A.

Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych we Wałbrzychu

Zastępca Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych we Wałbrzychiu ds. Eksploatacyjnych

9. Schlussbestimmungen

9.1 Allgemeine Regelungen

Die ÖVED für den Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehres zwischen Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka - Zittau wird in elektronischer Form – zweisprachig in deutscher als auch in polnischer Sprache – ausgefertigt und digital unterzeichnet, wobei beide Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind. *

(…)

9.3 Inkraftsetzung

Die Aktualisierung Nr.1 der „Örtlichen Vereinbarung für den Erleichterten Durchgangsverkehr zwischen der DB InfraGO 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 14.12.2025 in Kraft.

Die Regeln der allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖVED aufgeführten Streckenabschnitten des Erleichterten Durchgangsverkehrs nicht angewendet.

Dresden, ……2025

za/für die
DB InfraGO AG

ppa.
Michael Wuth
Leiter Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost

ppa.
Jan Haußner
Leiter Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost

10. Załączniki

10.1 Dwujęzyczny rozkaz 1-9, dwujęzyczny rozkaz 21-95 i załącznik językowy do rozkazu 95.95

Dwujęzyczne pisemne rozkazy

[Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V01)]

publikowany na stronie internetowej DB InfraGO INB w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod.

www.dbinfrago.com/bt-rw *

Dwujęzyczne rozkazy 21-95 i załącznik językowy do rozkazu 95.95

[Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V02)]

publikowany na stronie internetowej DB InfraGO INB w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod.

10. Anhänge

10.1 Zweisprachiger Befehl 1-9, Zweisprachiger Befehl 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95

Zweisprachige schriftliche Befehle

[Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V01)]

werden in den INB der DB InfraGO AG bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks veröffentlicht.

Zweisprachige Befehle 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95

[Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V02)]

werden in den INB der DB InfraGO AG bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks veröffentlicht.

Befehl 1 – 9
Rozkazy 1 - 9

A Zugnummer | numer pociągu ..... von ..... z .....

C Standort des Zuges | Lokalizacja pociągu .....

E Anzahl der Vordrucke | ilość druków .....

D Standort des Anweisenden | Lokalizacja nadawcy .....

1 ☐ **Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal**
Zezwolenie na przejechanie EOA / Zezwolenie na przejechanie miejsce semafora

☐ 1.10 darf vorbeifahren am EOA / Signal
Ma zezwolenie na przejechanie EOA / semafora
..... 1.11.1 km / 1.11.2 Signal, Zugmeldestelle sygnał, Posterunek zapowiadawczy
und a
..... 1.12.1 km / 1.12.2 Signal, Zugmeldestelle sygnał, Posterunek zapowiadawczy
und a
..... 1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle sygnał, Posterunek zapowiadawczy

☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit | jest zwolniony z jazdy na widoczność

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen | dodatkowe instrukce ..... x.96 [Freitext | dowolny tekst]

2 ☐ **Weiterfahren nach TR / Weiterfahren nach Vorbeifahrt**
Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po zatrzymaniu przez system w wyniku hamowania nagłego

☐ 2.10 darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrterlaubnis empfangen wurde
Jeżeli nie otrzymano żadnego MA, można kontynuować w trybie SR

☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit | jest zwolniony z jazdy na widoczność

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen | dodatkowe instrukce ..... x.96 [Freitext, Wortlautbeiblatt | dowolny tekst, Załącznik językowy]

3 ☐ **Verbleiben im Stillstand | Polecenie pozostania na postoju**

☐ 3.10 Verbleiben im Stillstand | Pozostać na postoju w obecnej lokalizacji

☐ 3.15 "Fahrt beenden" durchführen | Przeprowadzić procedury zakończenia jazdy

☐ 3.20 Vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis löschen | Usunąć dostępne MA

4 ☐ **Widerruf eines Befehls | Cofnięcie rozkazu**

☐ 4.10 Befehl | rozkaz ..... 4.11 eindeutige Kennung | niepowtarzalny indentifikator wird widerrufen | zostaje cofnięta

5 ☐ **Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung**
Polecenie jazdy z ograniczoną prędkością

☐ x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung | Nie przekraczać prędkości ..... x.42.1 km/h zwischen / in między / w
..... x.43 Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy und a ..... x.44 Zugmeldestelle | Posterun zapowiadawczy
von od ..... x.47.1 km / x.47.2 Signal | sygnał bis do ..... x.48.1 km / x.48.2 Signal | sygnał

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen | dodatkowe instrukce ..... x.96 [Freitext, Grund Nr. | dowolny tekst, Przyczyna nr.]

6 ☐ **Fahren auf Sicht | Polecenie jazdy na widoczność**

☐ 6.40 Fahren auf Sicht | Jazda na widoczność und a ☐ x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung | Nie przekraczać prędkości ..... x.42 km/h
zwischen / in między / w ..... x.43 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy und a ..... x.44 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy
von od ..... x.47.1 km / x.47.2 Signal | sygnał bis do ..... x.48.1 km / x.48.2 Signal | sygnał

☐ x.90 Strecke aus folgendem Grund prüfen | Zbadać stan linii z powodu ..... x.91 [Freitext] | dowolny tekst] Ergebnis melden an | przekazać ustalenia do ..... x.92 [Freitext] | dowolny tekst]

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen | dodatkowe instrukce ..... x.96 [Freitext | dowolny tekst]

7 ☐ **Starten in SR nach Vorbereiten einer Fahrt**
Zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR

☐ 7.10 darf in SR starten | zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR

☐ 7.20 darf vorbeifahren am EOA | zezwolenie na przejechanie EOA

..... 7.21 Signal | Sygnał Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit | jest zwolniony z jazdy na widoczność

8 ☐ **BÜ sichern | Zabezpieczyć przejazd kolejowo-drogowy**

☐ 8.40 Information über einen oder mehrere defekte Bahnübergänge | Powiadomienie o uszkodzonym przejazdem kolejowo-drogowym

☐ x.41 Höchstgeschwindigkeit | nie przekraczać prędkości ..... x.42 km/h

☐ 8.50 muss halten vor BÜ und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist | musi zatrzymać się przed przejazdem kolejowo-drogowym dalsza jazda po zabezpieczeniu przejazdu

zwischen / in między / w ..... x.43 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy und a ..... x.44 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy
in w ..... 8.51.1 km und a ..... 8.52.1 km und a ..... 8.53.1 km und a ..... 8.54.1 km und a ..... 8.55.1 km und a ..... 8.55.1 km

9 ☐ **Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung**
Jazdy z ograniczonym zasilaniem energią

☐ 9.40 Eingeschränkte Fahrstromversorgung | Ograniczone zasilanie energią

zwischen / in między / w ..... x.43 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy und a ..... x.44 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy
von od ..... x.47.1 km / x.47.2 Signal | sygnał bis do ..... x.48.1 km / x.48.2 Signal | sygnał

Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert | Ograniczenia zasilania energia osygnalizowane ☐ 9.67 Ja | tak [oder] | [lub] ☐ 9.68 Nein | nie

☐ 9.70 Fahren mit gesenktem Stromabnehmer | Jechać z opuszczonymi pantografami

☐ 9.75 Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter | Jechać w wyłączonym wyłącznikiem szypkiem

V Name Triebfahrzeugführer | Indentifikator maszynisty .....

B Datum | Data .....

Y Uhrzeit | Godzina .....

W Name Anweisender | Indentifikator nadawcy .....

Z Eindeutige Kennung | Niepowtarzalny indentifikator .....

Gemeinsamer Anhang zu den ÖGV und ÖVED, Vordruck gemeinsame Befehle 1-9 d/pl
Wspólny załącznik do MPG a MPTU, wspólny formularz rozkazów 1-9 pl/d

302.2000V01

gültig ab 14.12.2025
ważne od 14.12.2025

Gründe zum Befehl 5 und 6
Przyczyny do rozkazu nr 5 i 6

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
10	Gleis kann besetzt sein Tor może być zajęty	auf Sicht na widoczność
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis Ludzi na torze / dzieci w pobliżu toru	auf Sicht na widoczność
12	Fahrzeuge im Gleis Pojazdy na torze.	auf Sicht na widoczność
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Po torze zamkniętym znajduje się kilka pociągów	auf Sicht na widoczność
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der DB InfraGO AG Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze DB InfraGO AG	30 km/h
15	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 kozłem oporowym	20 km/h
16	Kein Durchrutschweg Brak drogi ochronnej za semaforem	30 km/h
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit Jazda w okresie nieczynnego posterunku ruchu.	50 km/h
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren Pociąg pasażerski musi wyjątkowo przejeżdżać przez tory towarowe	40 km/h
19	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert Przejazd kol.-drog. niedostatecznie zabezpieczone	20 km/h
20	Spurrillen nicht von Eis und Schnee befreit Rowki szyn nieoczyszczone ze śniegu i lodu	30 km/h
21	Reisendenübergang nicht gesichert Przejścia dla podróżnych niezabezpieczone	5 km/h
22	Bauarbeiten Roboty	)*
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis Miejsce nieprzejezdne na zamkniętym torze	auf Sicht na widoczność
24	Zustand nach Bauarbeiten Stan po robotach	)*
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt Niezawiadomienia kierownika robót	auf Sicht na widoczność
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La oder WOS Niższa prędkość w stosunku do WOS lub La	)*
27	Beschäftigte im gesperrten Gleis Pracownicy na zamkniętym torze	20 km/h und auf Sicht 20 km/h i na widoczność
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau Podejrzenie uszkodzenia nawierzchni	25 km/h und auf Sicht 25 km/h i na widoczność
29	Mängel am Oberbau Zły stan nawierzchni	)*
30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) Podejrzenie uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) Podejrzenie uszkodzeń na skutek złych warunków atmosferycznych (usuwisko, wywroty itp.)	auf Sicht na widoczność
32		
33	PZB-Streckeneinrichtungen gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung) Torowe urządzenie PZB uszkodzone (nie ma zastosowania przy pociągach prowadzone na wskazań kabinowych)	50 km/h
34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od zwrotnic	50 km/h

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Zwrotnica zabezpieczona zamkiem HV 73 bez blokady	5 km/h
36		
37	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Ostrzeżenie podróżnych na peronie jest niemożliwe	)*
38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Brak informacji o zmianie peronu	auf Sicht na widoczność
39	Engstelle für LÜ-Sendungen Miejsce zwężone dla przesyłek z przekroczoną skrajnią	10 km/h
40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen Ograniczona nośność budowli inżynierskich dla przesyłek nadzwyczajnych	)*
41	Spitzensignal unvollständig Sygnały czoła pociągu są niekompletny	40 km/h
42	Windwarnung Ostrzeżenie przed silnymi wiatrami	80 km/h
43	Schwungfahrabschnitt Jazda pociągu odbywa się z opuszczonym pantografem lub bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci trakcyjnej.	140 km/h
	Besonderheiten auf Grenzbetriebsstrecken **Przypadki szczególne na odcinku eksploatowania w ruchu granicznym**	
80	angeordnete Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nakaz zmniejszenia dopuszczalnej maksymalnej prędkości	)*
81	fehlende Bremshundertstel Brak wymaganego procentu masy hamującej	)*
82	Bauart der Fahrzeuge Typ pojazdów	)*
83	fährt ab dem Hauptsignal im anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Hauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt Zmniejszona prędkość w okręgu zwrotnicowym za semaforem, jeżeli semafor zezwala na jazdę z ograniczoną prędkością.	)*
84	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der PKP PLK S.A. Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze PKP PLK S.A.	20 km/h)*
	)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben	
	)* = Różne wskazania dotyczące prędkości	

	Übersetzungshilfe:	**Tłumaczenie:**	
	Signal, Hauptsignal	Sygnał, Semafor	
	Weiche	rojazd	
	Gleis	tor	
	Regelgleis	po torze prawym	
	Gegengleis	po torze lewy	

Fachautor: I.IBB 34; Marvin Christ; Tel.: +49 1523 7561562
MPTU Hagenwerder – Zittau Aktualizacja Nr. 1

Obowiązuje od / Gültig ab: 14.12.2025
ÖVED Hagenwerder – Zittau Aktualisierung Nr. 1

10.1.2 Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d (strona przednia)

10.1.2 Zweisprachige Befehle 21 – 95 d/pl (Vorderseite)

Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95
Załącznik językowy do polecenia 95.95

A Zugnummer | numer pociągu ..... C Standort des Zuges | Lokalizacja pociągu .....
von ..... z. .....
E Anzahl der Vordrucke | ilość druków ..... D Standort des Anweisenden | Lokalizacja nadawcy .....

☐ **W1** Sie fahren / Jechać ☐ W1.10 wegen liegengebliebenen Zug Nr. / z powodu unieruchomionego w drodze pociągu nr ..... Zugnummer | numer pociągu bis / do ..... km

und / oraz ☐ W1.11 weiter / dalej ☐ W1.12 kehren zurück / a powrót następuje nach / do ..... Bahnhof | stacji

..... Bahnhof | stacji ab / odjazd o ..... Uhr / godz

..... Bahnhof | stacji an / przyjazd o ..... Uhr / godz

Höchstgeschwindigkeit / Maksymalna prędkość .... km/h Bremsstellung / położenie hamulca ... Mindestbremshundertstel / minimalny procent masy hamującej ... %

Buchfahrplan Nr. / Rozkład Jazdy Nr .... Seite / strona ... Nummer der Spalte oder Linie / Kolumna ...

☐ **W2** Sie müssen zwischen / Między pzap ..... Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy und / a ..... Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy
an Engstellen auf Weisung der Fachkraft fahren.
przez miejsca zwężone jechać według poleceń specjalisty/konwojenta.
Zum Erteilen der Weisungen fährt die Fachkraft auf dem Führerstand des Triebfahrzeugs mit.
Znajdującego się w kabinie maszynisty pojazdu trakcyjnego, celem wydawania poleceń.

☐ **W3** Sie dürfen zurücksetzen bis / Zgoda na cofanie ☐ W3.10 ..... km ☐ W3.11 ..... Signal | sygnał, ... Betriebsstelle | posterunku ruchu

☐ **W4** ☐ W4.10 Das Einfahrsignal / Semafor wjazdowy ☐ W4.11 Das Ausfahrsignal / wyjazdowy ☐ W4.12 Das Zwischensignal / drogowskazowy
☐ W4.13 Das Blocksignal / odstępowy .....
☐ W4.21 Das Lichtvorsignal / Tarcza ostrzegawcza świetlna
☐ W4.22 des Einfahrsignals / semafora wjazdowego ☐ W4.23 des Ausfahrsignals / semafora wyjazdowego ☐ W4.24 des Blocksignals / semafora odstępowego
☐ W4.31 des Bahnhofs / stacji ☐ W4.32 der Abzw. / podg. ☐ W4.33 der Üst. / podg.
..... ist erloschen. / jest wygaszony.

☐ **W5** Das Vorsignal / Tarcza ostrzegawcza ..... des Halt zeigenden / nie informuje o sygnale „Stój" na
☐ W5.10 Einfahrsignals / semaforze wjazdowym ☐ W5.11 Ausfahrsignals / semaforze wyjazdowym ☐ W5.13 Blocksignals / semaforze odstępowym
..... ☐ W5.31 des Bahnhofs / stacji ☐ W5.32 der Abzw. / podg.
☐ W5.33 der Üst. / podg. kommt nicht in Stellung „Halt erwarten".

☐ **W6** ☐ W6.10 Das Einfahrsignal / Semafor wjazdowy ☐ W6.11 Das Ausfahrsignal / wyjazdowy ☐ W6.12 Das Zwischensignal / drogowskazowy
☐ W6.13 Das Blocksignal / odstępowy .....
☐ W6.31 des Bahnhofs / stacji ☐ W6.32 der Abzw. / podg. ☐ W6.33 der Üst / podg.
..... zeigt ein zweifelhaftes Signalbild. / pokazuje sygnał wątpliwy na semaforze.

☐ **W7** Beim Anfahren nachschieben bis / Popychanie przy ruszaniu z miejsca ☐ W7.10 ..... km ☐ W7.11 ..... Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

☐ **W8** Übersicht La, Strecke Nr. ..... / Wykaz La, nr linii Eintrag lfd. Nr. / nr bieżący .....
☐ W8.10 ist gültig. / ważny. ☐ W8.11 ist ungültig. / nie ważny.

☐ **W9** Unwirksamkeitstaste (UT) für Bahnübergang bedienen in / Obsłużyć urządzenie unieważniające (UT) dla włączania zabezpieczenia przejazdu w ..... km

☐ **W10** Bauarbeiten in / Roboty w ..... km Signal W7 „Arbeitsstellensignal" aufgestellt. / Ustawiony „Wskaźnik robót torowych" W7.

☐ **W11** ☐ W11.10 Weiterfahren nach Vorbeifahrt in / Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po przejechaniu w ..... km
☐ W11.20 Weiterfahren nach Vorbeifahrt an / Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po przejechaniu ..... Signal | Sygnał ..... Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

V Name Triebfahrzeugführer | Indentifikator maszynisty ..... B Datum | Data ..... Y Uhrzeit | Godzina .....

W Name Anweisender | Indentifikator nadawcy ..... Z Eindeutige Kennung | Niepowtarzalny indentifikator .....

Fachautor: I.IBB 34; Marvin Christ; Tel.: +49 1523 7561562
MPTU Hagenwerder – Zittau Aktualizacja Nr. 1
Obowiązuje od / Gültig ab: 14.12.2025
ÖVED Hagenwerder – Zittau Aktualisierung Nr. 1