

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Örtliche Grenzvereinbarung Küstrin-Kietz - Kostrzyn; Auszug für EVU	302.2203Z01 Seite 1

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



Ril 302.2203Z01

Miejscowe porozumienie graniczne

Örtliche Grenzvereinbarung

**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**

**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

Auszug für EVU

Obowiązuje od 10.12.2023

Gültig ab 10.12.2023

Aktualizacja nr 3

Aktualisierung Nr. 3

*

Obowiązuje od 14.06.2026

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

<u>Strony porozumienia</u>			<u>Vertragspartner</u>
Jednostka prowadząca	dla PKP PLK S.A.	Geschäftsführende Stelle	für die PKP PLK S.A.
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych E-Mail Telefon	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Ul. Traugutta 10 65-025 Zielona Góra	Sławomir Brożyński slawomir.brozynski@plk-sa.pl +48 68 41 92 480	Stellv. Direktor Betrieb E-Mail 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	Für die Infrastruktur zuständige Stelle
Naczelnik Działu Eksploatacji i Infrastruktury Pasażerskiej E-Mail Telefon	Andrzej Pawelski andrzej.pawelski@plk-sa.pl +48 68 41 92 378	Leiter des Bereichs E-Mail 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	zuständige Stelle für die ÖGV
E-Mail Telefon	Anna Gąsiorek anna.gasiorek@plk-sa.pl +48 68 41 92 235	E-Mail Telefon	
Jednostka prowadząca	dla DB InfraGO AG	Geschäftsführende Stelle	für die DB InfraGO AG
<u>Kierownik działu</u> E-Mail Telefon	DB InfraGO AG Region Ost Betrieb Netz Cottbus I.IB-O-N-CS Vetschauer Straße 65 03048 Cottbus	Susanne Lewandowsky Susanne.Lewandowsky@deutschebahn.com +49-355-44-2378	Leiterin des Bereichs E-Mail 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	Für die Infrastruktur zuständige Stelle
<u>Kierownik działu</u> E-Mail Telefon	Ramona Hermann Ramona.Hermann@deutschebahn.com +49 152 3755 4333	Leiterin Betriebsbezirk E-Mail Telefon	
Miejsce opracowania	DB InfraGO AG Region Ost Betrieb Netz Cottbus I.IB-O-N-CS Vetschauer Straße 65 03048 Cottbus	örtlich zuständige Geschäftsführung	örtlich zuständige Geschäftsführung
Autor E-Mail Telefon	Kai-Uwe Schiemenz Kai-Uwe.Schiemenz@deutschebahn.com +49 160 9745 4775	E-Mail 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 Zugfunkssysteme	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
Sygnaly zamknięcia torów	Z	Sperrsignal	Sperrsig
Sygnal zastępczy	Sz	Ersatzsignal	-
Wagon	wag.	Wagen	Wg
Wykaz Ostrzeżeń Stałych (WOS)	Dod. 2	Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS)	Dod. 2
Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia	BIOZ	Sicherungsplan	-
Wykaz tymczasowych ograniczeń prędkości i innych szczegółów	La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten	La
Wykolejnica	Wk	Gleissperre	Gs
Regulamin sieci DB InfraGO AG	INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG	INB
Linia Potrzeb Nietrakcyjnych	LPN	Energieanlagen 50 Hz	
Szafa aparatuowo-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	
Lfd Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	dnia	przez
			Berichtigung eingearbeitet	
			am	durch
1	<p>Neue Organisationsstruktur, Beschreibung der Infrastrukturanlagen nach Brückenneubau</p> <p>Nowe struktury przy DB InfraGO, opis urządzeń infrastruktury po wybudowaniu mostu granicznego</p> <p>Regeln für das Befahren des Bahnhofsteils KoB des Bf Kostrzyn</p> <p>Specyfikacje dotyczące jazdy na okręgu KoB stacji Kostrzyn</p>	01.04.2025	01.04.25	Schiemeng
2	<p>Umsetzung der europäischen Befehle nach der DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1693 DER KOMMISSION vom 10. August 2023</p> <p>Wdrożenie europejskich rozkazów ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/1693 z dnia 10 sierpnia 2023 r.</p>	14.12.2025	14.12.25	Schiemeng
3	<p>Druckfehlerberichtigung – fehlender Inhalt des Punktes 7.3. Abs. (5) im Auszug für EVU // brakująca treść punktu 7.3. ust. (5) wyciągu dla przewoźników</p>	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 Rechtsvorschriften des jeweiligen Staates, auf dessen Hoheitsgebiet sich die Eisenbahninfrastruktur befindet und das Regelwerk des Vertragspartners dessen Infrastruktur genutzt wird.

Darauf aufbauend kann die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecke 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.

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.

Granica prowadzenia ruchu jest Granica Państwa km 342,453 (PKP PLK S.A.) i Granica Państwa km 82,856 (DB InfraGO AG).

(...)

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. 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 wnoszą 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 teilweise 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 odpowiedniego KPI zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej.

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

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

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 pociągami, należy złożyć wniosek o nowy rozkład jazdy pociągów.
6. W przypadku komisijnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej przed przyjęciem na obszar infrastruktury PKP PLK S.A. przewoźnik przyjmujący przesyłkę nadzwyczajną przekazuje protokół ze sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej do właściwej Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. celem wydania zarządzenia przewozu.

(...)

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 pociągu, dyżurny ruchu stacji Küstrin-Kietz sprawdza warunki przewozu dla odcinka DB InfraGO AG, Granica Państwa – Küstrin-Kietz, i może udzielić zgody dyżurnemu ruchowi 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 ruchowi 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 Wielosobowe 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 ruchowi 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	(4) Der Bremsweg auf beiden Gleisen beträgt: 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:

(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).

(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.

(...)

(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).

(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.

(9) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym wyposażony jest w półsamoczynną dwukierunkową blokadę liniową po obu torach.

(10) Po polskiej stronie jest radiołączność pociągowa analogowa kanał R3, a po stronie niemieckiej jako radiołączność pociągowa analogiczna na kanale E 41.

(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.

(12) Dla pociągów przekraczających granicę obowiązuje klasy linii C3 (nacisk osi na szynę 196 kN, na mb szyny 71 kN).

(13) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym nie ma przejazdów kolejowo-drogowych ani przejść w poziomie szyn.

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

(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,

Einfahrversignale 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) 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 Signalebuch le-1) in km 82,397, km 82,497 und km 82,597

Einfahrversignale ToJ bzw. ToK mit den dazugehörigen Vorsignaltafeln in km 82,697.

(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) Die Grenzbetriebsstrecke ist mit einem nichtselbsttätigen (polnischen halb selbsttätigen) Streckenblock (Relaisblock) ausgerüstet.

(10) Auf polnischer Seite ist analoger Zugfunk des Kanals R3 und auf deutscher Seite als analoger Zugfunk Kanal E 41 vorhanden.

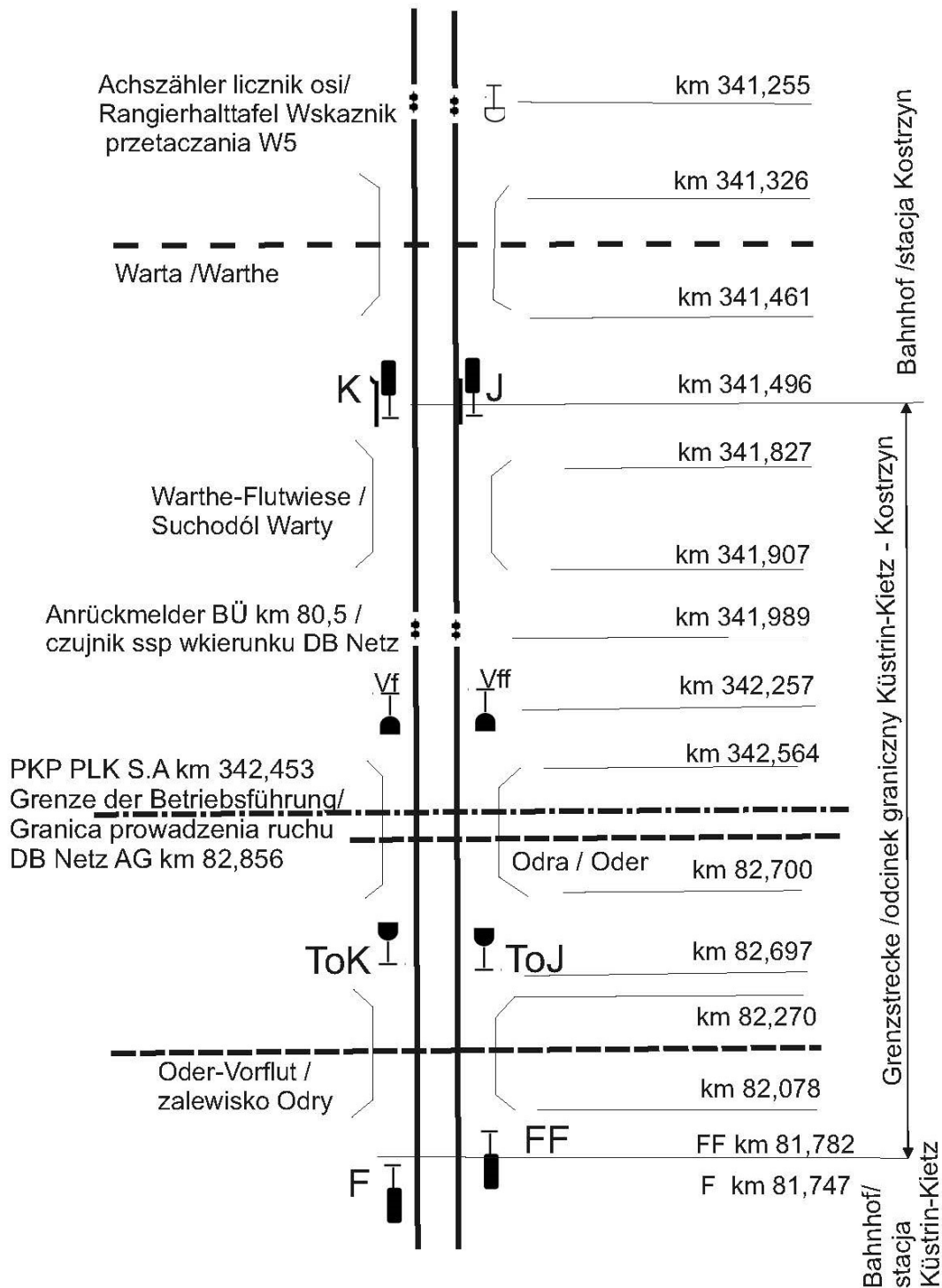
(11) Ab Einfahrversignal Vf bzw. Vff des Bahnhofs Küstrin-Kietz ist die Grenzbetriebsstrecke, mit Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB), Bauart PZB 90 ausgerüstet. Dazu sind schon im km 342,268 die entsprechenden PZB-Gleismagneten angebracht.

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

(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 Ausfahrtsignale befinden sich Signalfernsprecher zum Fahrdienstleiter Küstrin-Kietz.

(4) Im Bahnhof dürfen keine Gefahrgutzüge oder -wagen abgestellt werden.

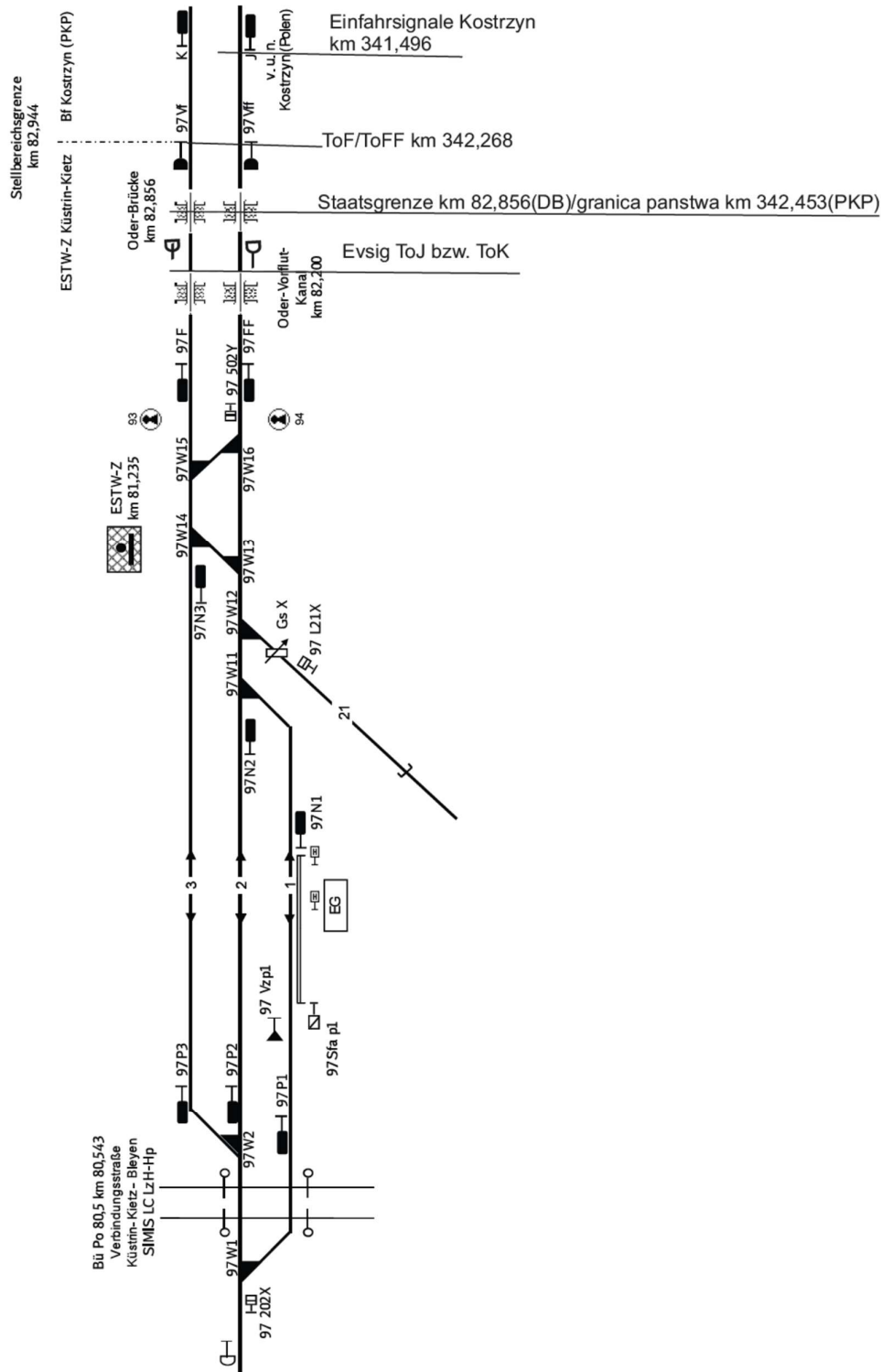
(5) Maßgebende Neigungen Gleise 1-3 ab Asig 97N1-97N3 5,8 ‰ steigend in Richtung Kostrzyn.

(6) Der Bahnhof besitzt folgende Gleisanlagen:

Hauptgleis	Nebengleis	Nutzlänge [m]	Bahnsteig [m]	Zweckbestimmg.
Tor Haupt	Tor Boczn	Długość użyteczny [m]	Peron [m]	uwagi
1		451	98	Ein - und Ausfahr Gleis für Wjzd- und Wjz
2		459		durchgehendes Hauptgleis Tor Haupt
3		621		Ein - und Ausfahr Gleis für Wjzd- und Wjz
	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 nastawia KoA. Nastawia dysponująca KoA obsadzona jest dyżurnym ruchu i nastawniczym, usytuowana jest w środkowej części stacji.

(2) Oprócz nastawni KoA w ruchu granicznym uczestniczy nastawia wykonawcza KoA3, usytuowana przy wjeździe z kierunku Küstrin-Kietz obsadzona jednym nastawniczym oraz nastawia KoA1, obsadzona jednym nastawniczym usytuowana przy wyjeździe ze stacji Kostrzyn w kierunku stacji Gorzów Wlkp.

Nastawia KoA i nastawie 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 (górną 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 ‰.

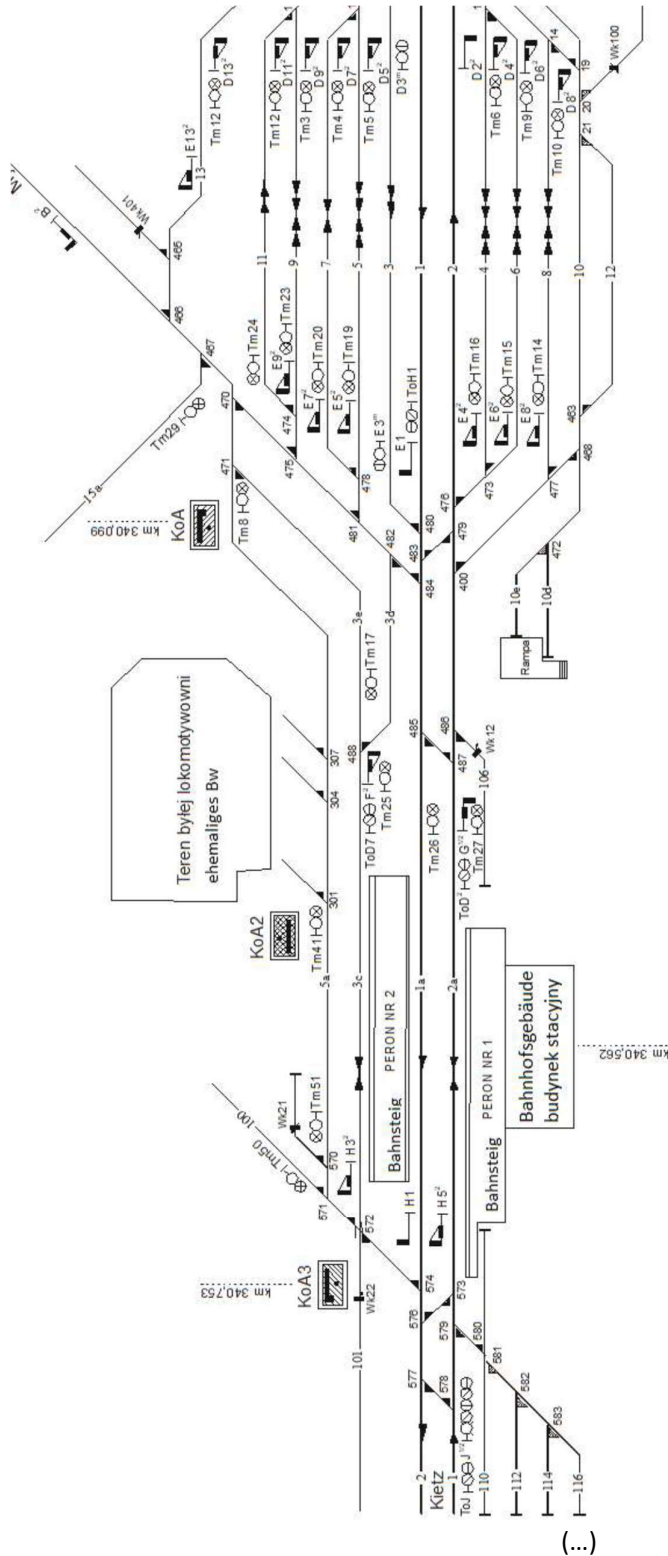
(6) Verzeichnis der zugelassenen Zuglängen von Güterzügen in Metern (einschließlich der arbeitenden Lokomotiven)

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 Infrastruktury (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“ beinhalten, 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^oInfraGO^oAG

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 wypowiedzane 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^oInfraGO^oAG

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.

Müssen Begriffe buchstabiert werden, ist das Internationale Phonetische Alphabet der TSI OPE zu verwenden:

Internationales Phonetisches Alphabet
Międzynarodowy alfabet fonetyczny

Buchstabe	International
Litera	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.

6.4. 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.

6.3.2. 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. Regelungen zur Trassenzuweisung

6.4.1. Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen

Die Gesamtzuglängen 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) Bilateralne 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 InfraGO Fahrplanerstellung 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmens 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 - Oznaczenie 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 rozd. 1 oraz do 408.2202 rozd. 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.	-

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 Geschwindigkeitseinschränkungen, 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 podawać 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 le- 1 (E 1) § 16 pkt 6c Zu Ir-1 § 57 Abs. 3 pkt 1 Buchst. c und zu le- 1 (E1) § 16 pkt 6c	Powiadomianie pociągów przy prowadzeniu robót Jeżeli na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. zostaną ustawione wskaźniki W7, aby polecić maszynistom do podawania sygnałów „Bacność“ do ostrzegania pracowników, dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę o wystawieniu 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 rozd. 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 rozd. 5 408.2411 rozd. 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 Triebfahrzeugführer den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis mit schriftlichem Befehl erteilt werden. Der Fahrdienstleiter erteilt dafür den zweisprachigen Befehl 23.	Do / Zu 408.0463 rozd. 10 i 408.2463 rozd. 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	<p>Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym</p> <p>Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym i w tranzycie uprzywilejowanym dopuszczalna prędkość jazdy po torze zamkniętym wynosi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten</p> <p>Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt</p> <ul style="list-style-type: none"> - für gezogene Sperrfahrten 50 km/h, - für geschobene Sperrfahrten 30 km/h, jedoch bei Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung 20 km/h, - die zulässige Geschwindigkeit einer Schneesäumerfahrt richtet sich nach der Bedienungsanweisung des Schneesäumerfahrzeugs. 	Do 408.0481 rozzd. 10 oraz do 408.2481 rozzd. 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	<p>Jazda powrotna lub kontynuacja jazdy po torze zamkniętym</p> <p>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.</p>	<p>Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt</p> <p>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.</p>	Do 408.0481 Zu 408.0481
44.	Do Ir-1 § 55 zu Ir-1 § 55	<p>Zakończenie jazdy po torze zamkniętym</p> <p>Jeżeli jazda po torze zamkniętym kończy się na stacji, wówczas maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd pociągu w pełnym składzie.</p>	<p>Sperrfahrt beenden</p> <p>Wenn eine Sperrfahrt auf einem Bahnhof endet, muss der Tf dem Fdl die Ankunft aller Fahrzeuge melden.</p>	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	<p>Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia</p> <p>Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego porozumienia się z dyżurnym ruchu w następujących sytuacjach:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen</p> <p>Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 rozzd. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531

		<p>tarczy zaporowej (światlna) – która pokazuje sygnał Ra 12;</p> <p>f) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy tarczy zaporowej (światlna) – która pokazuje światło unieważniające;</p> <p>g) niedopuszczalne przejechanie poza koniec zezwolenia na jazdę w systemie ETCS;</p> <p>h) przejście w tryb „TR“ w systemie ETCS;</p> <p>i) przejście w tryb „TR“ w systemie ETCS wraz z komunikatem tekstowym „nieprawidłowe wyposażenie szlaku“;</p> <p>j) nagłe hamowanie w systemie ETCS poziom „0” w trybie „UN” przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający;</p> <p>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.</p>	<p>f) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt;</p> <p>g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt;</p> <p>h) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR;</p> <p>i) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „Streckenausüstung nicht kompatibel“;</p> <p>j) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt;</p> <p>k) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt.</p> <p>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.</p>	
47.	<p>Do Ir-1 § 64 ust. 13 Zu Ir-1 § 64 Abs. 13</p>	<p>Pominięcie sygnału „Stój” bez pozwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A.</p> <p>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”.</p>	<p>Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Halt Signal:</p> <p>Ist der Triebfahrzeugführer auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. unzulässig an einem Halt zeigenden Signal und über das Grenzzeichen der folgenden Weiche hinausgefahren, muss er sofort das „Alarmsignal“ geben.</p>	<p>Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531</p>
		(...)	(...)	
50.	<p>Do Ie-1 § 14 ust. (1), punkt 2) Zu Ie-1 § 14 Abs (1), punkt 2)</p>	<p>Sygnaly na pociągach i innych pojazdach kolejowych - Oznaczenie czoła pociągu</p> <p>W obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. nie stosuje się sygnału Pc-2 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze szlaku dwu- i wielotorowego”. Pociągi jadące po torze lewym stosują sygnał Pc-1/Zg1.</p>	<p>Signale an Zügen - Spitzensignal</p> <p>Im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. wird das „Spitzensignal eines Zuges, welcher entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung auf einem Gleis einer zwei- und mehrgleisigen Strecke fährt“ - Pc-2 - nicht geführt. Züge auf dem Gegengleis führen das Spitzensignal Pc-1/Zg1.</p>	<p>Do 301.1101 odc. 2 Zu 301.1101 Abschn 2</p>
51.	<p>Do Ir-1 § 77 ust. 1 Zu Ir-1 § 77 Abs. 1</p>	<p>Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu</p> <p>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.</p>	<p>Spitzensignal nicht in Ordnung</p> <p>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.</p>	<p>Do 408.0551 rozdz. 1 408.2691 rozdz. 6 Zu 408.0551 Abschn. 1 zu 408.2691 Abschn.6</p>
		(...)	(...)	

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	<p>Zmniejszone tarcie między kołami a szyną</p> <p>Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kołami a szyną, to musi on powiadomić kolejne pociągi jadące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym.</p> <p>(...)</p> <p>Maszyniści podczas jazdy muszą sprawdzić warunki hamowania pociągu i o wyniku powiadomić dyżurnego ruchu. Jeżeli maszyniści zgłosili, że już nie występuje wydłużenie drogi hamowania, należy zaprzestać powiadamiania następnym pociągów.</p>	<p>Verminderter Reibwert</p> <p>Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen.</p> <p>(...)</p> <p>Die Triebfahrzeugführer haben während der Fahrt das Bremsverhalten des Zuges zu prüfen und das Ergebnis dem Fahrdienstleiter zu melden. Haben die Triebfahrzeugführer festgestellt, dass keine Bremsverlängerungen mehr auftreten, ist auf die Unterrichtung weiterer Züge zu verzichten.</p>	<p>Do 408.0561 oraz 408.2561 rozdz. 2 ust. 2</p> <p>Zu 408.0561 und 408.2561A bschn. 2 Abs. 2</p>
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	<p>Unieruchomiony pociąg na szlaku</p> <p>(...)</p> <p>Jeśli maszynista pojazdu dwutrakcyjnego może kontynuować jazdę unieruchomionego pociągu, to po zmianie rodzaju trakcji, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu.</p> <p>(...)</p>	<p>Liegegebliebener Zug auf der freien Strecke</p> <p>(...)</p> <p>Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegegebliebenen Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren.</p> <p>(...)</p>	<p>Do 408.0571 rozdz. 5 do 7 oraz 408.2571 rozdz. 5 do 7 Zu 408.0571 Abschn. 5 bis 7 und zu 408.2571A bschn. 5 bis 7</p>
56.	Do Ir-1 § 64, ust 17 zu Ir-1 § 64 (17)	<p>Nieplanowe zatrzymanie pociągu na na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym (np. uszkodzenie pojazdu trakcyjnego)</p> <p>(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.</p> <p>(2) O nieplanowym zatrzymaniu pociągu dyżurni ruchu informują się wzajemnie.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>	<p>Halt aus unvorhergesehenem Anlass (z.B. Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke)</p> <p>(1) Wenn auf der Grenzbetriebsstrecke ein Zug aus unvorhergesehenem Anlass, z.B. wegen eines schadhafte Fahrzeuges, hält, hat der Triebfahrzeugführer unverzüglich den Fahrdienstleiter zu verständigen und Hilfe anzufordern.</p> <p>(2) Über das unvorhergesehene Halten auf der Strecke informieren sich die Fdl gegenseitig.</p> <p>(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.</p> <p>(4) Kann die Verständigung nicht herbeigeführt werden, muss der Triebfahrzeugführer bis zur Stelle, wo die Verständigung herbeigeführt werden kann, auf Sicht fahren.</p> <p>(5) Ist das schadhafte Triebfahrzeug nicht fahrtüchtig, informiert der Fdl die zuständige</p>	<p>Do 408.0571 408.2571 zu 408.0571 408.2571</p>

		(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 schadhafte Zug zu senden ist, und in welcher Richtung die Grenzbetriebsstrecke 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 zjechać 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 rozd. 4-6 Zu 408.0572 Abschn 4-6 Do 408.2572 rozd. 2 zu 408.2572 Abschn. 2
59.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69; i le-1 § 2 ust. 14 i § 15 ust. 1 pkt 1 i 2 Zu Ir-1 § 65 Abs. und § 69, und le-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. (...)	Nothalttauftrag geben bei drohender Gefahr Bei drohender Gefahr, die durch Anhalten von Zügen abgewendet oder gemindert werden kann, ist der Nothalttauftrag nach den Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers zu geben, dessen Infrastruktur befahren wird. (...)	Do 408.2581 rozd. 3 Zu 408.2581 Abschn. 3 Do 408.0581 rozd. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3

60.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 le-1 § 15 ust. 1 pkt. 1 lit d i pkt 2 lit e i f Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69 Ir- 5 § 12a le-1 § 15 Abs. 1 pkt. 1 Buchst. d und pkt 2 Buchst. e und f	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 rozd. 3 oraz 408.2581 rozd. 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 408.0581 rozd. 4 oraz 408.2581 rozd. 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 ujęte 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 rozd. 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 rozd. 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 zabezpieczających 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 Ausfahrtsignalen 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 kończących 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 Zugschaltbahnhof und Zugschaltbahnhof 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 Zugfunknetze

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 l1-1.

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 Tzf-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 Transitions halt 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 Tzf-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.

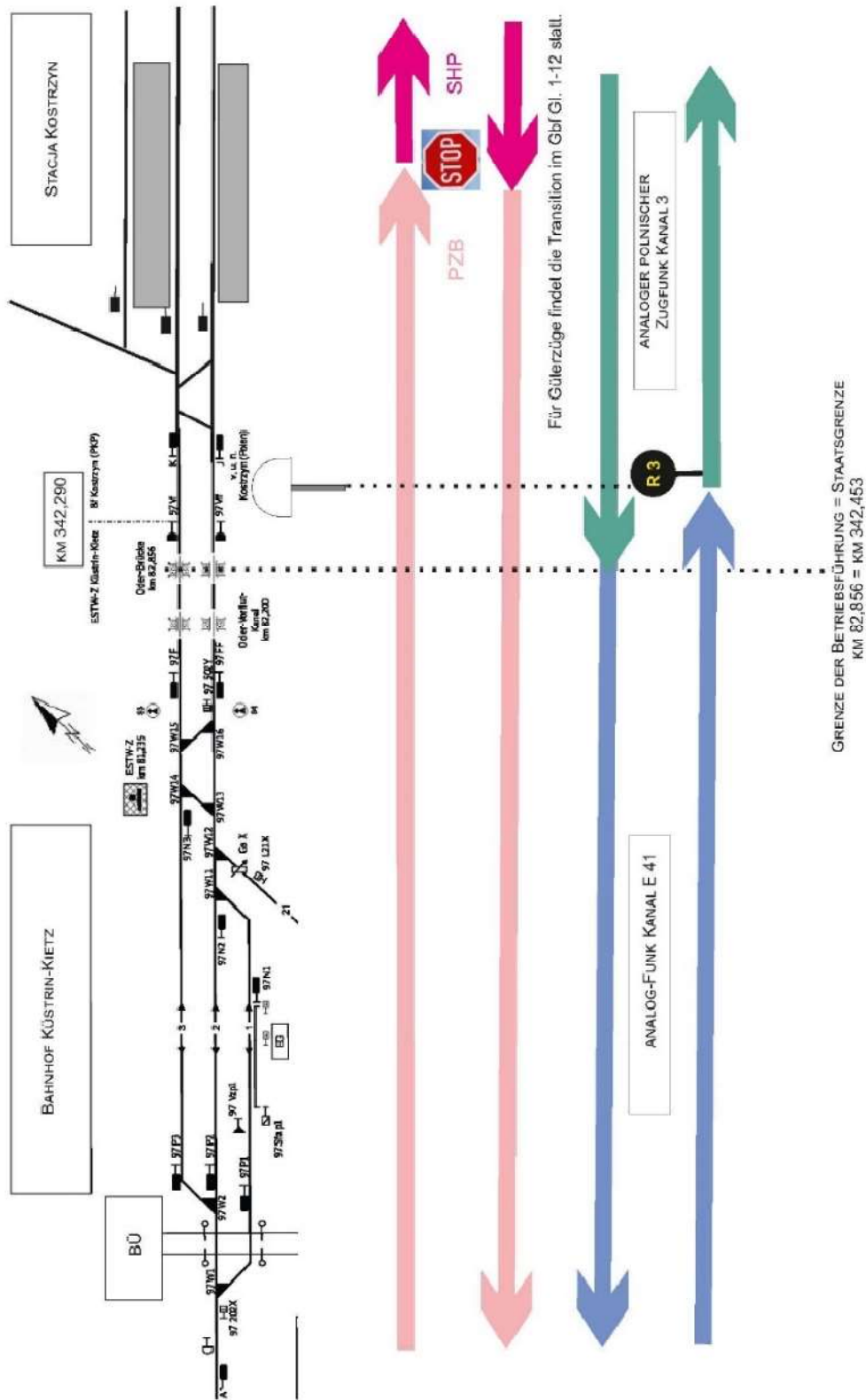
(5) Pojazdy trakcyjne, które nie spełniają wymagań określonych w rozdziale 6.2.(3), mogą wjeżdżać z kierunku Küstrin do okręgu KoB stacji Kostrzyn, jeżeli personel pojazdu trakcyjnego dysponuje radiotelefonem przenośnym, który działa w sieci PKP PLK S.A. i może reagować na sygnały alarmowe A 1r. Należy 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.

*
*
*
*
*
*



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

- 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

