

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Örtliche Grenzvereinbarung Frankfurt (Oder) - Rzepin; Auszug für EVU	302.2204Z01 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

siehe folgende Seiten



Ril 302.2004

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
Rzepin – Frankfurt (Oder)**

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

Ważne od 15.01.2023

Gültig ab 15.01.2023

Wyciąg dla przewoźników

Auszug für EVU

Aktualizacja nr 4

Aktualisierung Nr. 4

*

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-P; Kai-Uwe Schiemenz; Tel.: +49 160 9745 4775

<u>Strony porozumienia</u>		<u>Vertragspartner</u>
Jednostka prowadząca	dla PKP PLK S.A.	Geschäftsführende Stelle
	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	für die PKP PLK S.A.
	Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze	
	Ul. Traugutta 10	
	65-025 Zielona Góra	
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych	Stawomir Brożyński	Stellv. Direktor Betrieb
E-Mail	slawomir.brozynski@plk-sa.pl	E-Mail
Telefon	+48 68 41 92 527	Telefon
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Für die Infrastruktur zuständige Stelle
Naczelnik Działu Eksploatacji i Infrastruktury Pasażerskiej	Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze	
E-Mail	Ul. Traugutta 10	Leiter des Bereichs
Telefon	65-025 Zielona Góra	
	Andrzej Pawelski	
	andrzej.pawelski@plk-sa.pl	E-Mail
	+48 68 41 92 527	Telefon
pracownik odpowiedzialny za MPG	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	zuständige Stelle für die ÖGV
	Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze	
	Ul. Traugutta 10	
	65-025 Zielona Góra	
	Anna Gąsiorek	
E-Mail	anna.gasiorek@plk-sa.pl	E-Mail
Telefon	+48 68 41 92 235	Telefon

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

Do użytku na stanowisku pracy
(...)

MPG Rzepin- Frankfurt (Oder) należy udostępnić w koniecznym zakresie:
 - pracownikom KPI wykonującym zadania w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego,
 - pracownikom KPI sporządzającym regulaminy techniczne, rozkłady jazdy, regulaminy tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót,
 - pracownikom uczestniczącym w planowaniu, realizacji lub nadzorze ruchu kolejowego i utrzymania;
 - instruktorom ruchu kolejowego.

Anwender
(...)

Die ÖGV Frankfurt (Oder) – Rzepin ist:
 - Mitarbeitern der EIU, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
 - Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne oder Beta aufstellen;
 - Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und in der Instandhaltung und
 - den Lehrkräften für den Bahnbetrieb
 zugänglich zu machen.

	Spis treści	Inhaltsverzeichnis	Seite
			strona
	Wykaz skrótów	Abkürzungsverzeichnis	5
	Zmiany i uzupełnienia	Nachweis der Aktualisierungen	6
1.	Zakres obowiązywania	Geltungsbereich	7
1.1.	Podstawa prawna	Rechtsgrundlagen	7
1.2.	Postanowienia ogólne	Allgemeine Bestimmungen	7
1.3.	Określenie pojęć	Begriffsbestimmungen	8
2	Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI	Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU	10
	(...)	(...)	
2.4.3	Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej	Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern	10
2.4.4	Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi	Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen	10
3.	Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów	Infrastrukturdaten, Fahrpläne	10
	(...)	(...)	
3.2	Rozkład jazdy	Fahrpläne	10
3.2.1.	Warunki ogólne	allgemeine Bedingungen	10
3.2.2.	Sieciowy (roczny) rozkład jazdy pociągów	Netzfahrplan	10
3.2.3.	Indywidualny rozkład jazdy pociągów	Gelegenheitsverkehr	10
3.3	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych	Außergewöhnliche Sendungen	11
3.3.1.	Ogólne postanowienia eksploatacyjne	allgemeine betriebliche Bestimmungen	11
3.3.2.	Miejscowe postanowienia eksploatacyjne	Örtliche betriebliche Bestimmungen	12
	(...)	(...)	
5.	Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji	Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge	15
5.1	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke	15
	(...)	(...)	

5.1.3.	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke	15
5.2	Stacje zmiany systemu i posterunki na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym	Systemwechselbahnhöfe und Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke	19
5.2.1.	Stacja Rzepin	Bahnhof Rzepin	19
5.2.2.	Posterunek odgałęźny w Kunowicach	Abzweigstelle Kunowice	21
5.2.3.	Przystanek Słubice	Haltepunkt Słubice	21
5.2.4.	Stacja Oderbrücke	Bahnhof Oderbrücke	22
5.2.5.	Stacja Frankfurt (Oder)	Bahnhof Frankfurt (Oder)	23
	(...)	(...)	
6.	Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej	Angaben zum Netzzugang	25
6.1	Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty	Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien - mitzuführende Unterlagen	25
6.2	Zasady akceptacji taboru kolejowego	Anforderungen an Fahrzeuge	25
6.2.1	Wymagania dotyczące wyposażenia pojazdów w urządzenia PZB	Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen	25
6.2.2	Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności	Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk	26
6.3	Proces akceptacji pracowników przewoźnika - język stosowany w komunikacji pomiędzy pracownikami KPP i KPI	Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU -Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU	26
6.3.1	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG	26
6.3.2	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.	28
6.3.3.	Kompetencje w obsłudze pokładowych systemów ABP	Kompetenz in der Bedienung der fahrzeugeitigen Zugbeeinflussungssysteme	28
6.4	Uregulowania dotyczące przydziału tras	Regelungen zur Trassenzuweisung	28
6.5	Współpraca pomiędzy przedsiębiorstwami przewozowymi	Zusammenarbeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen	33
7.	Uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S. A. i DB InfraGO AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB InfraGO AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen	34
7.1	Przepisy ruchu	Betriebsvorschriften	34
7.2.	Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania	Betriebliche Vorgaben zur Transition	45
7.2.1	Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów	Transition der Zugsicherungssysteme	45
7.2.2	Przełączanie radiołączności pociągowej	Transition der Zugfunksysteme	50
7.2.3	Przełączanie systemów zasilania trakcji elektrycznej	Transition der Oberleitungssysteme	50
	(...)	(...)	
8.6.	Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej	Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion	51
8.6.1.	Opis urządzeń	Beschreibung der Anlagen	51
	(...)	(...)	
8.6.6.	Bezpieczeństwo elektroenergetyczne	Sicherheitsmaßnahmen	51
	(...)	(...)	
9.	Postanowienia końcowe	Schlussbestimmungen	52
10	Załączniki	Anhänge	53
10.1.1.	Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d	Zweisprachige Befehle 1 - 9 d/pl 302.2000V01	54
10.1.2.	Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d	Zweisprachige nationale Befehle 21 - 95 d/pl 302.2000V02	56
	Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d	Wortlautbeiblatt 302.2000V02	57

Wykaz skrótów		Abkürzungsverzeichnis	
Termin w języku polskim	skrót	Termin w języku niemieckim	skrót
Begriff polnisch	Abkürzung polnisch	Begriff deutsch	Abkürzung deutsch
Dyżurny ruchu	dr	Fahrdienstleiter	Fdl
Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym	ERTMS	Eisenbahnverkehrsleitsystem "European Rail Traffic Management System"	ERTMS
Europejski System Sterowania Pociągami (European Train Control System)	ETCS	europäische Zugbeeinflussung (European Train Control System)	ETCS
Indywidualny rozkład jazdy	IRJ	Fahrplan für Gelegenheitsverkehr	-
Zarządca infrastruktury	KPI	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	EIU
Przewoźnik kolejowy	KPP	Eisenbahnverkehrsunternehmen	EVU
Maszynista	masz.	Triebfahrzeugführer	Tf
Miejscowe Porozumienia Graniczne	MPG	Örtliche Grenzvereinbarungen	ÖGV
Przejazd kolejowo-drogowy	pk	Bahnübergang	BÜ
Polski numer zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	PNZ	Polnische Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr	PNZ
Numer procesowy studium wykonalności przewozu przesyłki nadzwyczajnej w DB InfraGO AG.	Bza	Bearbeitungsnummer der Machbarkeitsstudie aT der DB InfraGO AG	Bza
Pociąg	poc.	Zug	Z
Posterunek odgałęźny	podg.	Abzweigstelle	Abzw
Posterunek zapowiadawczy	pzap.	Zugmeldestelle	Zmst
Punktowe urządzenia oddziaływania na pociąg	PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB
Samoczynne hamowanie pociągu	SHP	System der selbsttätigen Zugbremsung	SHP
Rozjazd	R	Weiche	W
Semafor drogowskazowy	Sdr.	Zwischensignal	Zsig
Semafor odstępowy	Sods.	Blocksignal	Bksig
Semafor wjazdowy	Swj.	Einfahrsignal	Esig
Semafor wyjazdowy	Swy.	Ausfahrsignal	Asig
Stacja		Bahnhof	Bf
Stacja towarowa		Güterbahnhof	Gbf
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	

Wykaz skrótów		Abkürzungsverzeichnis	
Termin w języku polskim	skrót	Termin w języku niemieckim	skrót
Begriff polnisch	Abkürzung polnisch	Begriff deutsch	Abkürzung deutsch
Samoczynna blokada liniowa	sbl	Automatischer Streckenblock	
Sterowanie ruchem kolejowym	srk	Leit- und Sicherungstechnik	LST
Detekcja Stanów Awaryjnych Taboru	DSAT	Ortungsanlagen für kritische Zustände an Fahrzeugen	HOA FBOA
Automatyka bezpieczeństwa pociągu	ABP	Polnischer Begriff für Zugbeeinflussungssysteme	-
National Train Control,	NTC	National Train Control,	NTC
Specific Transmission Module	STM	Specific Transmission Module,	STM
Class-B Systeme		Class-B Systeme	

Zmiany i uzupełnienia

Nachweis der Aktualisierungen

Lp.	Dotyczy	Obowiązuje od	Poprawka wprowadzona	
Lfd Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Berichtigung eingearbeitet am	przez
1	Neue Organisationsstruktur, Aktualisierung der Beschreibung der Infrastrukturanlagen Nowe struktury przy DB InfraGO, opis urządzeń infrastruktury	01.04.2025	01.04.25	Schiemenz
2	Einrichtung von Balisen zur Class-B Transition Zainstalowanie balis do przelączania systemów ABP podczas jazdy	21.10.2025	21.10.25	Schiemenz
3	Umsetzung der europäischen Befehle nach der DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1693 DER KOMMISSION vom 10. August 2023 Wdrożenie europejskich rozkazów ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/1693 z dnia 10 sierpnia 2023 r.	14.12.2025	14.12.25	Schiemenz
4	Neuordnung zu V.IW - Zmiana organizacyjna Fahrplantechnische Regelungen zur Realisierung von Durchfahrten auf dem Bf. Oderbrücke Ustalenie ds. wnioskowania rozkładów jazdy do realizacji przejazdów na stacji Oderbrücke Einführung von GSM-R Funk auf dem polnischen Abschnitt der Grenzbetriebsstrecke Wprowadzenie systemu radiołączności GSM-R na linii kolejowej 3	14.06.2026		

*
*
*
*
*

1. Zakres obowiązywania

1.1. Podstawa prawna

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

- Umowy między Republiką Federalną Niemiec a Rzeczpospolitą Polską o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową, z dnia 14 listopada 2012r.;
- Umowy pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a DB Netz AG o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej (umowa o powiązaniu infrastruktury – IVV);
- Umowy między Republiką Federalną Niemiec a Rzeczpospolitą Polską o budowie i utrzymaniu granicznych obiektów mostowych w ciągu federalnych linii kolejowych w Republice Federalnej Niemiec i w ciągu linii kolejowych o znaczeniu państwowym w Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 26 lutego 2008 r.

1.2. Postanowienia ogólne

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

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

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

MPG Rzepin-Frankfurt (Oder) ustala zasady prowadzenia ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym tak, by jazdy pociągów z jednego obszaru prowadzenia ruchu w drugi odbywały się w sposób bezpieczny i bez zakłóceń.

Obszar obowiązywania

Niniejsze MPG Rzepin- Frankfurt (Oder) obowiązuje dla kolejowego ruchu granicznego między DB InfraGO AG a PKP PLK S.A. na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym wymienionym w punkcie 1.3.2. oraz na stacjach zmiany systemu wymienionych w punkcie 1.3.1 niniejszego porozumienia.

(...)

1. Geltungsbereich

1.1. Rechtsgrundlage

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

- Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs über die deutsch-polnische Staatsgrenze, vom 14.11.2012;
 - Vertrages zwischen DB Netz AG und PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. über die Zusammenarbeit der Eisenbahninfrastrukturbetreiber (Infrastrukturverknüpfungsvertrag – IVV);
 - Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über den Bau und die Instandhaltung von Grenzbrücken in der Bundesrepublik Deutschland im Zuge von Schienenwegen des Bundes, in der Republik Polen im Zuge von Eisenbahnstrecken mit staatlicher Bedeutung vom 26.02.2008;
- abgeschlossen.

1.2. Allgemeine Bestimmungen

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

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

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

Die ÖGV Frankfurt (Oder) -Rzepin legt die Grundsätze der Betriebsführung auf der Grenzbetriebsstrecke fest, so dass die Zugfahrten von einem Gebiet der Betriebsführung in das andere Gebiet der Betriebsführung sicher und störungsfrei erfolgen können.

Geltungsbereich

Diese ÖGV Frankfurt (Oder)- Rzepin gilt für den Eisenbahngrenzverkehr zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. auf den unter Punkt 1.3.1. genannten Systemwechselbahnhöfen und den im Punkt 1.3.2. aufgeführten Grenzbetriebsstrecken.

(...)

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

1.3. Określenie pojęć

W niniejszych MPG, użyto określeń o następującym znaczeniu:

1.3.1. Stacja zmiany systemu

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

Po stronie niemieckiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego jest stacja Frankfurt (Oder) a dla ruchu towarowego jest stacja Oderbrücke. Po stronie polskiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest stacja Rzepin.

1.3.2. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym

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

Odcinkiem eksploatowanym w ruchu granicznym dla ruchu pasażerskiego jest odcinek Rzepin - Frankfurt (Oder) i odwrotnie, a dla ruchu towarowego jest odcinek Rzepin - Oderbrücke.

Granica państwa znajduje się w km 478,098 (PKP) / km 3,942 (DB).

1.3.3. Granica prowadzenia ruchu

Ustalona granica, do której obowiązują przepisy eksploatacji danego zarządcy infrastruktury kolejowej. Przejście od przepisów eksploatacyjnych jednego KPI do przepisów eksploatacyjnych drugiego KPI, są uregulowane w MPG.

Granica prowadzenia ruchu dla kierunku Oderbrücke - Kunowice znajduje się na granicy państwa w km 3,942 (DB)/478,098 (PKP). Dla kierunku Kunowice - Oderbrücke granica prowadzenia ruchu znajduje się przed tarczami ostrzegawczymi semaforów wjazdowych stacji Oderbrücke usytuowanymi w km 475,960 (przed balisami przełączania systemów klasy B) na polskiej infrastrukturze.

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

1.3. Begriffsbestimmungen

In dieser ÖGV werden Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

1.3.1. Systemwechselbahnhöfe

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

Dies sind auf deutscher Seite der Bf. Frankfurt (Oder) für den Reiseverkehr, und der Bahnhof Oderbrücke für den Güterverkehr und auf polnischer Seite der Bahnhof Rzepin für den Reise- und Güterverkehr.

1.3.2. Grenzbetriebsstrecke

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

Die Grenzbetriebsstrecke ist für Reisezüge der Streckenabschnitt Frankfurt (Oder) – Rzepin und umgekehrt, und für Güterzüge der Streckenabschnitt Oderbrücke - Rzepin und umgekehrt.

Die Staatsgrenze befindet sich im km 3,942 (DB)/478,098 (PKP).

1.3.3. Grenze der Betriebsführung

Die „Grenze der Betriebsführung“ ist die festgelegte Grenze, bis zu der das betriebliche Regelwerk des jeweiligen EIU gilt. Die Überleitung aus dem betrieblichen Regelwerk des einen EIU zu dem des anderen EIU vereinbaren die EIU in der ÖGV.

Die Grenze der Betriebsführung für die Fahrtrichtung Oderbrücke - Kunowice befindet sich an der Staatsgrenze im km 3,942 (DB)/478,098 (PKP). Für die Fahrtrichtung Kunowice-Oderbrücke befindet sich die Grenze der Betriebsführung vor den Einfahrvorsignalen des Bahnhofs Oderbrücke im km 475,960 (vor den Umschaltbalisen der Class-B-Transition) auf der polnischen Infrastruktur.

1.3.4. Elementy infrastruktury

Niezbędne elementy infrastruktury do prowadzenia ruchu kolejowego to przede wszystkim: podtorze, nawierzchnia, mosty, urządzenia sieci trakcyjnej i zasilania, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, urządzenia telekomunikacyjne, wskaźniki oraz inne urządzenia techniczne.

(...)

1.3.7. Zdarzenie

Poważne wypadki, wypadki i incydenty według Dyrektywy (EU) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei są w niniejszej umowie podsumowane jako zdarzenie oraz w niemieckim brzmieniu wyrażone jako zdarzenie niebezpieczne.

1.3.8. Zarządca infrastruktury (KPI)

Podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

1.3.9. Przewoźnik kolejowy (KPP) - „przedsiębiorstwo kolejowe”

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

1.3.10 Aplikant

Przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego.

Do Aplikantów stosuje się odpowiednio postanowienia dotyczące przewoźników kolejowych.

1.3.4. Infrastrukturanlagen

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

(...)

1.3.7. gefährliches Ereignis

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

1.3.8. Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

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

1.3.9. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) - Eisenbahnunternehmen

sind öffentliche Einrichtungen oder privat-rechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.

1.3.10. Zugangsberechtigte (ZB)

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

Zugangsberechtigte werden in der vorliegenden ÖGV unter EVU subsummiert.

2. Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI

(...)

2.4.3. Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej

(...)

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

2.4.4. Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi

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

- ze strony DB InfraGO AG
Centrala Ruchu Berlin, Region Ost;
- ze strony PKP PLK S.A.

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

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

(...)

3. Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów

(...)

3.2. Rozkład jazdy

(...)

3.2.2. Sieciowy (roczny) rozkład jazdy pociągów

(...)

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

Zmiany i uzupełnienia do rocznego rozkładu jazdy uzgadnia się odrębnie.

3.2.3. Indywidualny rozkład jazdy pociągów

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

(...)

2. Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU

(...)

2.4.3. Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern

(...)

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

2.4.4. Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen

Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke

Frankfurt (Oder) - Rzepin sind seitens der

- DB InfraGO AG

die Betriebszentrale Berlin der Region Ost;

- der PKP PLK S.A.

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

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

(...)

3. Infrastrukturdaten, Fahrpläne

(...)

3.2. Fahrpläne

(...)

3.2.2. Netzfahrplan

(...)

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

Änderungen und Ergänzungen zum Netzfahrplan werden gesondert vereinbart.

3.2.3. Gelegenheitsverkehr

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

(...)

3.3. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych

3.3.1. Ogólne postanowienia eksploatacyjne

1. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych odbywa się na podstawie karty IRS 50502 oraz IRS 50596-6 dla transportu kombinowanego i regulacji krajowych.
 2. Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej DB InfraGO AG występuje z wnioskiem o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej „Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte” w DB InfraGO AG zgodnie z Technicznymi Warunkami Użytkowania „TNB” jako część Regulaminu sieci DB InfraGO AG.
Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. składa wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej zgodnie z Regulaminem sieci PKP PLK S.A.
Przewoźnik podaje we wniosku o przydzielenie trasy zarówno numery DB Bza jak i PNZ PKP PLK S.A.
 3. Za jednym numerem zgody (PNZ PKP PLK S.A. /DB BZA) może być uzgodniona dowolna ilość przesyłek nadzwyczajnych, jeśli spełniają one te same warunki przewozowe. Wagony z przesyłkami nadzwyczajnymi mogą być w składzie pociągu ustawione pojedynczo lub w grupach albo jako przesyłka całopociągowa.
 4. Dla przewożonych stale przesyłek nadzwyczajnych może zostać uzgodniony przewóz określonymi stałymi pociągami w rocznym rozkładzie jazdy. Warunki przewozu dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym łącznie ze stacjami zmiany systemu jak również numery zgód DB Bza i PNZ PKP PLK S.A. podaje się w rozkładzie jazdy. Te pociągi traktuje się zawsze tak jak pociągi z przesyłką nadzwyczajną, nawet wówczas, gdy takiej przesyłki nie przewożą.
- (...)
5. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych może być prowadzony tylko w uzgodnionych pociągach w uzgodnione dni. Jeśli przewóz przesyłki nadzwyczajnej, która była przewidziana jako przewóz jednorazowy, nie nastąpił w uzgodnionym rozkładzie jazdy pociągu, należy złożyć wniosek o nowy rozkład jazdy pociągu.
 6. W przypadku komisijnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej przed przyjęciem na obszar infrastruktury PKP PLK S.A. przewoźnik przekazuje protokół ze sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej do właściwej Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. celem wydania zarządzenia przewozu.

3.3. Außergewöhnliche Sendungen

3.3.1. Allgemeine betriebliche Bestimmungen

1. Der Transport erfolgt auf der Grundlage der IRS 50502 und IRS 50596-6 für den Kombinierten Ladungsverkehr, sowie der nationalen Gesetze und Richtlinien.
2. Ein EVU mit Zugang zum Schienennetz der DB InfraGO AG, beantragt eine Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte gemäß den Anforderungen der INB und der TNB der DB InfraGO AG.

Ein EVU mit Zugang zum Schienennetz der PKP PLK S.A., stellt einen Zustimmungsantrag für eine außergewöhnliche Sendung gemäß den Anforderungen der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A.
Das EVU gibt in den Trassenanmeldungen sowohl die DB Bza-Nummer wie auch die PNZ-Nummer an. *
3. Unter den Genehmigungsnummern (PNZ/DB Bza Nr) können beliebig viele außergewöhnliche Sendungen vereinbart werden, wenn diese die gleichen Beförderungsbedingungen aufweisen. Die außergewöhnlichen Sendungen können einzeln oder in Gruppen in Züge eingestellt werden, oder auch als einmaliger verkehrender Zug mit außergewöhnlichen Sendungen verkehren.
4. Für häufig auftretende außergewöhnliche Sendungen mit gleichen Beförderungsbedingungen, kann die Beförderung in bestimmten Zügen vereinbart werden. Die Beförderungsbedingungen für die Grenzbetriebsstrecke, einschließlich der Systemwechselbahnhöfe sowie die DB Bza-Nummer und der PNZ-PKP PLK S.A., sind in die Fahrpläne aufzunehmen. Diese Züge werden immer als Züge mit außergewöhnlichen Sendungen behandelt, auch wenn sie keine außergewöhnliche Sendung befördern. (...)
5. Der Transport darf nur mit den festgelegten Zügen und an den vereinbarten Tagen erfolgen. Hat ein Transport, der für die Einzelbeförderung vorgesehen war, den vereinbarten Zug nicht erreicht, ist die Beförderung neu zu vereinbaren. *
6. Wenn eine Prüfung der außergewöhnlichen Sendung durch eine Kommission vor der Übernahme in den Bereich der Infrastruktur der PKP PLK S.A. erfolgen soll, ist das Protokoll der Übernahme durch das EVU an die zuständige Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. mit dem Ziel der Erteilung der Beförderungsanordnung zu senden. *

3.3.2. Miejscowe postanowienia eksploatacyjne

Postanowienia dla relacji Rzepin – Oderbrücke

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

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

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

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

Postanowienia dla relacji Oderbrücke - Rzepin

Tryb przekazywania przesyłek nadzwyczajnych na stacji Oderbrücke

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

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

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

3.3.2. Örtliche betriebliche Bestimmungen

Bestimmungen für die Relation Rzepin – Oderbrücke

Nach Erhalt der Information vom Fdl Rzepin über das Vorhandensein von außergewöhnlichen Sendungen, prüft der Fdl Oderbrücke die für den Abschnitt der DB InfraGO - Staatsgrenze – Oderbrücke geltenden Beförderungsbedingungen, und kann dem Fdl Rzepin die Zustimmung zum Anbieten des Zuges erteilen. *

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

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

Bestimmungen für die Relation Oderbrücke – Rzepin

Art und Weise der Übergabe außergewöhnlicher Sendungen auf dem Bahnhof Oderbrücke

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

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

2. Ist eine Prüfung der Sendung durch eine Kommission erforderlich, so erfolgt die Annahme der außergewöhnlichen Sendung aus dem Ausland und die Zulassung der Sendung zur Beförderung auf dem Netz der PKP PLK S.A. gegen Vorlage des „Übernahmeprotokolls von außergewöhnlichen Sendungen“, welches vom dem in Polen auftretenden EVU an den Arbeitsplatz für außergewöhnliche Transporte in der polnischen BZ in Poznan, mindestens eine Stunde vor der vorgesehenen Fertigmeldung des Zuges auf dem Bf. Oderbrücke, zu senden ist. Das bei der DB InfraGO AG trassenbestellende EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Oderbrücke zu berücksichtigen. *

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

W przypadku stwierdzenia uchybień należy sporządzić protokół. Nieprawidłowości powinny być usunięte przez przewoźnika kolejowego. W razie braku możliwości usunięcia nieprawidłowości wskazanych w protokole, przewoźnik zatrzymuje przesyłkę i powiadamia pisemnie, z podaniem przyczyn, stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze właściwej dla stacji granicznej i stacji nadania, Samodzielne Wieloosobowe Stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych.

3. Przyjmowanie przesyłek nadzwyczajnych poprzedza sporządzenie protokołu komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej, który należy przekazać do stanowiska ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu.

Zarządzenie przewozu

4. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej wydaje stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu, po otrzymaniu zgłoszenia w formie protokołu od przewoźnika po stronie polskiej o dopuszczeniu przesyłki do przewozu.

5. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej na sieci PKP PLK S.A. może zostać wydane jednocześnie ze zgodą na przewóz przesyłki nadzwyczajnej.

6. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej wydawana jest pisemnie przewoźnikowi po stronie polskiej i zainteresowanemu pracownikom Zarządcy DB InfraGO AG.

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

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 Poznan zu senden ist.

Beförderungsanordnung

4. Die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung ordnet der Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der BZ in Poznan, nach Erhalt einer Mitteilung in Form des Protokolls, welches vom in Polen auftretenden EVU versendet wurde, an. *

5. Die Beförderungsanordnung für außergewöhnliche Sendungen auf dem Netz der PKP PLK S.A. kann auch gleichzeitig mit der Zustimmung für außergewöhnliche Sendungen erteilt werden. *

6. 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. Oderbrücke in Richtung Staatsgrenze befördert werden soll, ist die Sendung auf dem Bahnhof Oderbrücke zurückzuhalten.

Przewóz przesyłki nadzwyczajnej

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

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

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

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

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

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

Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung

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

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

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

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

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

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

5.1. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym (...)

5.1.3. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(1) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym jest zelektryfikowaną linią dwutorową, i jest częścią TEN (Transeuropejskiej Sieci).

(2) Miejsce zmiany systemów zasilania trakcji elektrycznej znajduje się na stacji Oderbrücke w km 2,6 - 2,65 na każdym z torów.

(3) Miarodajne największe pochylenie dla poszczególnych odcinków wynosi:

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

(4) Droga hamowania na obu torach (w kierunku zasadniczym i przeciwnym do zasadniczego) wynosi 1000 m po stronie niemieckiej a 1300 m po stronie polskiej.

(5) Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka DB InfraGO AG, ujęta jest w wykazie maksymalnej prędkości VzG.
Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka PKP PLK S.A. podana jest w wykazie maksymalnych prędkości w Regulaminie Sieci, dostępnym na stronie internetowej Spółki PKP PLK S. A. <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/> na dany rozkład jazdy pociągów dla linii 3, ujętymi w załączniku 2.1.

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

(7) Semafor wjazdowy i odnoszące się do nich tarcze ostrzegawcze stacji Oderbrücke z kierunku Rzepina znajdują się na terytorium Polskiej infrastruktury.

Tarcza ostrzegawcza Vf wzgl. Vff w km	Einfahrversignale Vf bzw. Vff in km
	476,850 (5,217 DB)
Sygnal powtarzający VWf wzgl. VWff w km	Vorsignalwiederholer VWf bzw. VWff in km
	477,716 (4,305 DB)
Semafor wjazdowy F wzgl. FF w km	Einfahrsignale F bzw. FF in km
	477,814 (4,192 DB)

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

5.1. Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke (...)

5.1.3. Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke

(1) Die Grenzbetriebsstrecke ist eine zweigleisige elektrifizierte Strecke und ist Bestandteil des TEN (Transeuropäischen Netzes).

(2) Die elektrische Systemtrennstelle zwischen den unterschiedlichen Stromsystemen befindet sich auf jedem Gleis im Bahnhof Oderbrücke im km 2,6 - km 2,65.

(3) Die größte maßgebende Neigung beträgt auf den Strecken:

(4) Der Bremsweg beträgt auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB InfraGO AG 1000m und auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. 1300m. *

(5) Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für die Streckenabschnitte der DB InfraGO AG wird im VzG vorgegeben.
Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für den Streckenabschnitt der PKP PLK S.A. sind in dem Verzeichnis der maximal zulässigen Geschwindigkeiten im „Regulamin Sieci“ auf der Internetseite der PKP PLK S.A. <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/> im Anhang 2.1 für die Strecke 003 angegeben.

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

(7) Die Einfahr- und Einfahrversignale des Bahnhofs Oderbrücke aus Richtung Rzepin stehen auf der polnischen Infrastruktur.

(8) Urządzenia srk na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Rzepin - (Kunowice) - Oderbrücke - Frankfurt (Oder) są przystosowane do prowadzenia ruchu w obu kierunkach po każdym torze. Posterunki na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym na stałe wyposażone są we wskaźniki W 24 względnie sygnały Zs 6.

(9) Każdy z torów szlakowych pomiędzy posterunkami ruchu Oderbrücke i podg. Kunowice wyposażony jest w półsamoczną dwukierunkową blokadę liniową z blokiem pozwolenia. Natomiast szlaki Rzepin - podg. Kunowice i Oderbrücke - Frankfurt (Oder) są wyposażone w samoczną dwukierunkową blokadę liniową po obu torach.

(10) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym po stronie niemieckiej, jak i odcinek po stronie polskiej wyposażony jest w radiołączności GSM-R.

(11) Urządzenia oddziaływania na pociąg - Systemy Class B:

Urządzenia oddziaływania na pociąg DB InfraGO AG i PKP PLK S.A. eksploatowane są w różnych systemach. Szlak graniczny od tarczy ostrzegawczej Vf lub Vff od stacji Oderbrücke do stacji Frankfurt (Oder) wyposażony jest w urządzenia punktowego oddziaływania na pociąg (PZB 90).

Szlak od Rzepina do stacji Oderbrücke wyposażony jest w urządzenia SHP.

Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym znajdują się balisy Class B umożliwiające zmianę systemów PZB i SHP podczas jazdy. Istnieje również możliwość przełączenia systemów podczas postoju pociągu. Balisy zlokalizowane są

- a) w kierunku jazd Oderbrücke - Kunowice: balisa zapowiadawcza dla przełączenia z PZB na SHP w km 3,942.
Balisa wykonawcza dla przełączenia z PZB na SHP w km 477,871.
- b) w kierunku jazdy Kunowice - Oderbrücke: balisa zapowiadawcza dla przełączenia z SHP na PZB w km 475,700;
Balisa wykonawcza dla przełączenia z SHP na PZB w km 475,969.

Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania opisano w sekcji 7.2.1.1.

Wymagania dotyczące wyposażenia pojazdów korzystających z ruchomego przejścia wymieniono w sekcji 6.2.1 (2).

(12) Dla pociągów przekraczających granicę obowiązuje klasa linii D3 (nacisk osi na szynę 221 kN, na mb szyny 71 kN).

(8) Die Grenzbetriebsstrecke Rzepin - Kunowice - Oderbrücke - Frankfurt (Oder) ist sicherungstechnisch für das Fahren auf dem Gegengleis ausgerüstet. Die Betriebsstellen sind dazu mit Signal Zs 6 bzw. mit Signal W 24 ausgerüstet.

(9) Zwischen den Betriebsstellen Oderbrücke und der Abzweigstelle Kunowice ist ein halbautomatischer Relaisblock Streckenblock für zweigleisige Strecken mit Erlaubniswechsel, zwischen dem Bahnhof Oderbrücke und dem Bahnhof Frankfurt (Oder) ist ein selbsttätiger Streckenblock und zwischen Abzweigstelle Kunowice und Bahnhof Rzepin ist ein selbsttätiger Streckenblock vorhanden.

(10) Die Grenzbetriebsstrecke ist auf deutscher - und polnischer Seite mit Zugfunksystem GSM-R ausgerüstet.

(11) Zugbeeinflussungssysteme - Class B Systeme:

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

Ab Einfahrversignal Vf bzw. Vff des Bahnhofs Oderbrücke bis Bahnhof Frankfurt (Oder) ist die Strecke, mit Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB), Bauart PZB 90 ausgerüstet.

Zwischen Rzepin und dem Bahnhof Oderbrücke ist die Strecke mit 1000 Hz Magneten des polnischen Systems SHP ausgerüstet.

Auf der Grenzbetriebsstrecke sind Balisen für die fahrende Class B-Transition zwischen PZB und SHP vorhanden. Es besteht trotzdem die Möglichkeit der Transition während des Aufenthalts im Bf Oderbrücke.

Die Balisen befinden sich

- a) in Fahrtrichtung Oderbrücke- Kunowice:
Ankündigungsbalise zum Umschalten von PZB auf SHP in km 3,942;
Ausführungsbalise zum Umschalten von PZB auf SHP in km 477,871.
- b) in Fahrtrichtung Kunowice - Oderbrücke:
Ankündigungsbalise zum Umschalten von SHP auf PZB in km 475,700;
Ausführungsbalise zum Umschalten von SHP auf PZB in km 475,969.

Die betrieblich-technischen Maßnahmen sind in Punkt 7.2.1.1. dargestellt.

Die Ausrüstungsanforderungen an die Fahrzeuge, welche die fahrende Transition nutzen sind im Punkt 6.2.1. (2) aufgeführt.

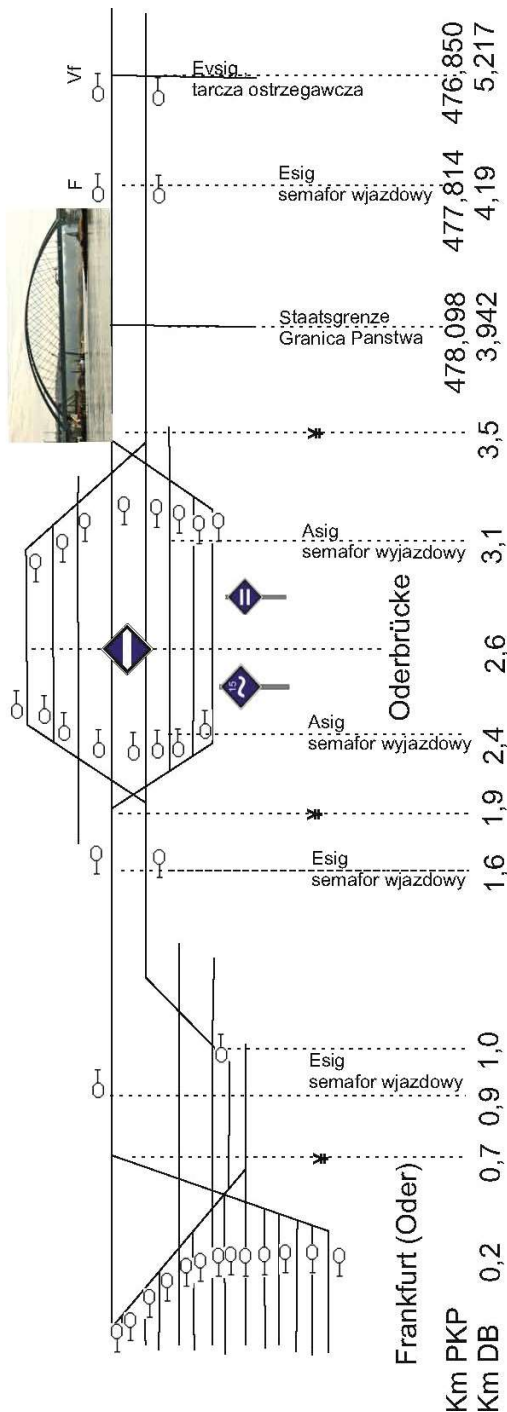
(12) Für grenzüberschreitende Zugfahrten gilt die Streckenklasse D3 (22,5 t Radsatzlast, 7,2 t/m Meterlast).

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

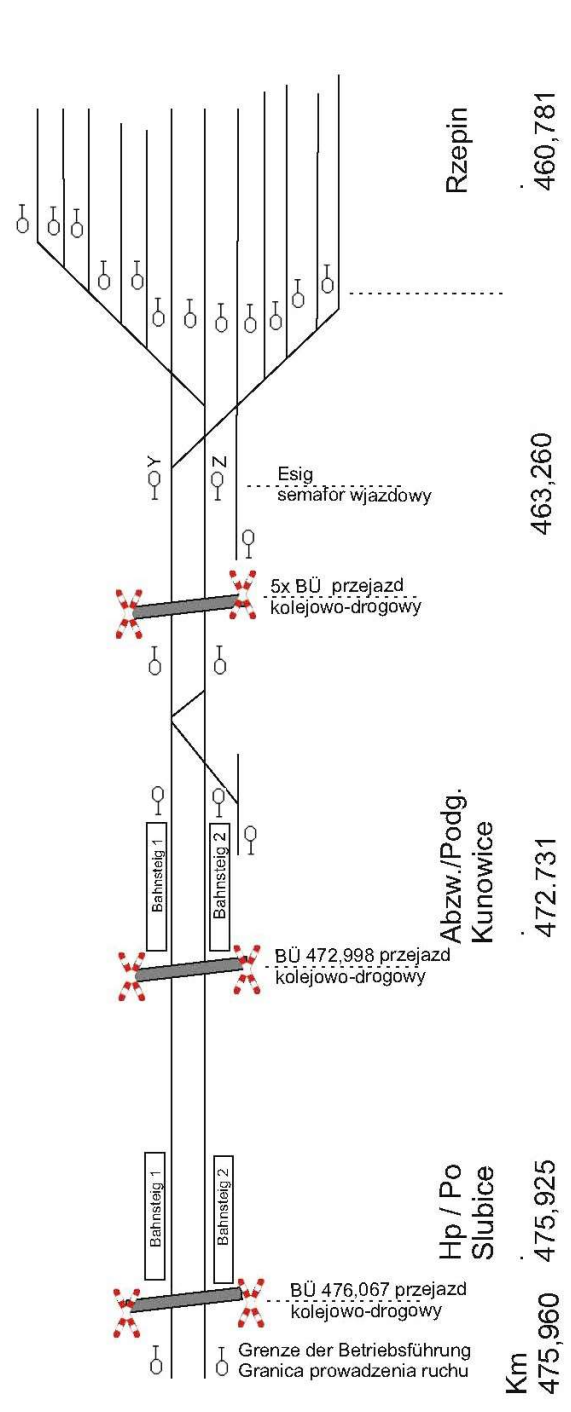
(13) Auf der Grenzbetriebsstrecke sind folgende Bahnübergänge vorhanden:

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

5.1. A01 Plan schematyczny odcinku eksploatowanych w ruchu granicznym



5.1.A01 Schematischer Lageplan der Grenzbetriebsstrecke



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

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

5.2.1. Stacja Rzepin

5.2.1. Bahnhof Rzepin

(1) Stacja Rzepin podzielona jest na dwa okręgi dysponujące: RzA i RzB. Posterunkiem zapowiadawczym dla ruchu granicznego jest nastawia dysponująca RzA. Nastawia usytuowana jest we wschodniej części stacji. Nastawia wyposażona jest w urządzenia komputerowe ESTW L90 5 (Command 900). Stacja wyposażona jest w sygnalizatory świetlne.

(1) Der Bahnhof Rzepin ist unterteilt in zwei unabhängige Fahrdienstleiterbereiche: RzA und RzB. Der Fahrdienstleiterbereich für den Grenzverkehr ist das Stellwerk RzA. Das Stellwerk befindet sich im östlichen Bahnhofsbereich. Das Stellwerk ist ausgestattet mit elektronischer Technik als ESTW L90 5 (Command 900). Der Bahnhof besitzt Lichtsignale.

(2) Stacja jest zelektryfikowana napięciem 3 kV prądu stałego.

(2) Der Bahnhof ist elektrifiziert (3000V-Gleichstrom).

(3) Stacja przystosowana jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego.

(3) Der Bahnhof ist ausgelegt für den Personen- und Güterverkehr.

(4) Miarodajne pochylenie

(4) Die maßgebende Neigung beträgt

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

(5) Dyżurny ruchu RzA jest osiągalny w systemie GSM-R pod numerem CT-7 : .

(5) Der Fahrdienstleiter des Stellwerks RzA ist über GSM-R erreichbar, unter:

7003 8001		*
Połączenie z niemieckiej sieci GSM-R	Aus dem Ausland (z.B. vom Bahnhof Oderbrücke aus):	*
900 048 7003 8001		*
Numer skrócony	Kurzwahl	*
1202		*

Dyżurny ruchu RzB jest osiągalny w systemie GSM-R pod numerem CT-7

Der Fahrdienstleiter des Stellwerks RzB ist über GSM-R erreichbar, unter:

7003 8301		*
Połączenie z niemieckiej sieci GSM-R	Aus dem Ausland (z.B. vom Bahnhof Oderbrücke aus):	*
900 048 7003 8301		*

(...)

(...)

*

5.2.1A01 Plany schematyczne posterunków
ruchu – stacja Rzepin

5.2.1A01 Schematischer Lageplan der
Betriebsstellen – Bahnhof Rzepin



5.2.2. Posterunek odgąęzny w Kunowicach	5.2.2. Abzweigstelle Kunowice
Położenie posterunku	Lage der Betriebsstelle
Km 472,731	
Wysokość peronów	Die Bahnsteighöhe beträgt:
550 mm	
Długość peronów	Die Bahnsteiglänge beträgt:
200 m	

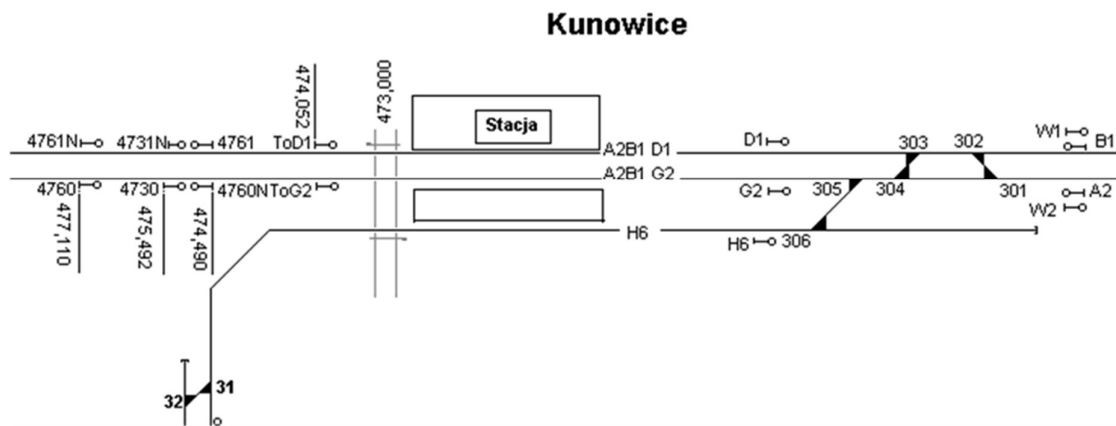
Posterunek odgąęzny Kunowice jest zdalnie sterowany przez dyżurnego ruchu LCS RzA z stacji Rzepin. Dostępność dyżurnego ruchu RzA stacji Rzepin została opisana w punkcie 5.2.1.(5).

Die Abzweigstelle Kunowice wird vom Fahrdienstleiter LCS RzA des Bahnhofes Rzepin ferngesteuert. Die Erreichbarkeit des Fahrdienstleiters RzA des Bahnhofes Rzepin ist im Punkt 5.2.1.(5) dargelegt.

*
*

5.2.2A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym – Kunowice

5.2.2A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke – Kunowice



5.2.3 Przystanek Słubice

5.2.3. Haltepunkt Słubice

Położenie posterunku	Lage der Betriebsstelle
Km 475,925	
Wysokość peronów	Die Bahnsteighöhe beträgt:
550 mm	
Długość peronów	Die Bahnsteiglänge beträgt:
200 m	

5.2.4. Stacja Oderbrücke

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

(2) Stacja Oderbrücke obsadzona jest dyżurnym ruchu. Nastawnia elektroniczna z urządzeniami komputerowymi (ESTW-Z Siemens) znajduje się w km 3,240 we wschodniej części stacji. Stacja wyposażona jest w sygnalizator świetlny systemu Ks.

(3) Stacja Oderbrücke wyposażona jest w sieć trakcyjną. Na stacji znajduje się miejsce zmiany systemu zasilania trakcyjnego (15 kV 16,7 Hz - jednofazowy prąd przemienny DB InfraGO AG i 3kV prąd stały PKP PLK S.A.). Tory 16 i 23 nie są wyposażone w sieć trakcyjną. Tor 26 wyposażony jest w sieć trakcyjną o zasilaniu 3 kV DC. Przejazd przez miejsce separacji systemów zasilania musi odbywać się przy opuszczonym pantografie. W km 2,6 oraz w km 2,7 na każdym z torów stacji Oderbrücke ustawione są wskaźniki EL wg Ril 301.

Wskaźniki EI 3, EI 4 i EI 5 ustawione na stacji zmiany systemu Oderbrücke obowiązują również dla jazd manewrowych.

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

Numer w systemie GSM-R **7301 8302**
- Numer skrócony **1352**
Połączenie z polskiej sieci GSM-R **900 049 7301 8302**
(...)

(5) Miarodajne pochylenia na stacji Oderbrücke

5.2.4. Bahnhof Oderbrücke

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

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

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

Die auf dem Systemwechselbahnhof Oderbrücke aufgestellten Signale EI 3, EI 4 und EI 5 gelten auch für Rangierfahrten. *

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

GSM-R **7301 8302** - Kurzwahl **1352** *
aus dem Ausland **900 049 7301 8302** *

(5) Maßgebende Neigungen auf dem Bahnhof Oderbrücke

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

6. Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej

6.1. Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty

W zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej na DB InfraGO AG obowiązują aktualne Warunki Użytkowania Sieci Kolejowej (Infrastrukturnutzungsbedingungen, INB), a na PKP PLK S.A. Regulamin sieci. Dodatkowe uregulowania odpowiednich KPI obowiązują na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, Miejscowego Porozumienia Granicznego (MPG).

Maszynistom muszą być udostępnione dane z rozkładu jazdy mające zastosowanie do pociągu oraz informacje z La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB) dla całego odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym. Maszynista pojazdu trakcyjnego musi mieć możliwość przeglądania informacji dotyczących opisu linii "Streckenbuch" na obszarze zarządzania DB InfraGO AG.

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

Maszyniści powinni posiadać aktualne wykazy ostrzeżeń stałych dotyczące terenu Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze

6.2. Zasady akceptacji taboru kolejowego

6.2.1 Wymagania dotyczące wyposażenia pojazdów w urządzenia PZB

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

(2) W celu wykonania zmiany systemu z wykorzystaniem balis Class B pojazd prowadzący pociąg musi być wyposażony w:

-urządzenie pokładowe ETCS (EVC zgodne wersji wzorca 2 lub 3);

-oba systemy STM do PZB oraz STM do SHP, względnie w poziomie NTC muszą być dostępne tryby pracy SHP zarówno jak PZB;

-Balise Transmission Module (BTM) (antena pokładowa do odczytu balis).

6. Angaben zum Netzzugang

6.1 Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien - mitzuführende Unterlagen

Für den Bereich der Infrastruktur der DB InfraGO AG gelten die aktuellen Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB), für den Bereich der Infrastruktur der PKP PLK S.A. gelten „Regulamin sieci (Vorschriften für das Netz)“. Zu den Regelungen der jeweiligen EIU gelten zusätzlich auf der Grenzbetriebsstrecke die Bestimmungen der Örtlichen Grenzvereinbarungen (ÖGV).

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

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

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

Der Triebfahrzeugführer hat über das aktuelle Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen des Gebiets des Zakład Linii Kolejowych Zielona Góra zu verfügen.

6.2. Anforderungen an Fahrzeuge

6.2.1. Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen

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

(2) Um die fahrende Transition nutzen zu können muss das führende Fahrzeug über folgende zugelassene technische Ausrüstung zur Nutzung der Class B-Transition verfügen:

-ETCS Fahrzeuggerät (EVC nach Baseline 2 oder 3);

-beide Systeme STM für PZB und STM für SHP - bzw. im Level NTC die Betriebsart PZB und SHP - müssen verfügbar sein;

-Balise Transmission Module (BTM) (Balisenleseantenne).

6.2.2. Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności

Do eksploatacji na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym pojazdy trakcyjne przewoźnika muszą być wyposażone w terminal kabinowy GSM-R.

6.2.2. Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk

Für den Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke müssen führende Fahrzeuge mit einem GSM-R-Zugfunk-Fahrzeuggerät ausgerüstet sein.

*
*

6.3 Proces akceptacji pracowników przewoźnika

Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI

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

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

6.3 Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU

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

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

6.3.1. Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG

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

6.3.1. Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG

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

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

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

*

Podczas rozmów między dyżurnym ruchu a maszynistą pojazdu trakcyjnego liczby będą wypowiedzane jako ciąg pojedynczych cyfr. Nie będą oni używać skrótów i będą używać pełnych nazw posterunków ruchu.

Bei Gesprächen zwischen Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter werden Zahlen als eine Folge der einzelnen Ziffern ausgesprochen. Auf Abkürzungen ist zu verzichten. Es sind die die vollständigen Namen der Betriebsstellen zu verwenden.

W przypadku konieczności literowania pojęć należy korzystać z międzynarodowego alfabetu fonetycznego zgodnie z TSI- OPE:

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

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 Triebfahrzeugführers zu.

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

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

6.3.3. Kompetencje w obsłudze pokładowych systemów ABP

Jeśli maszynista pociągu jadącego w kierunku Niemiec nie jest przeszkolony w zakresie obsługi urządzeń pokładowych PZB90, system ETCS pojazdu musi zostać dezaktywowany najpóźniej na stacji Rzepin, aby automatyczne przejście do PZB nie spowodowało wymuszonego hamowania z powodu braku umiejętności obsługi. W takim przypadku należy zarządzić postój do przełączania systemów na stacji Oderbrücke, który obejmuje aktywację pokładowego systemu ETCS i zawsze wiąże się ze zmianą personelu.

6.4. Uregulowania dotyczące przydziału tras

6.4.1. Specyfikacja korzystania ze stacji zmiany systemu Oderbrücke

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

a) Czas postoju

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

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

b) Ograniczenie długości pociągów wraz z czynnymi lokomotywami

(1) Długość pociągu wraz z czynnymi lokomotywami w planowaniu nie może przekroczyć 630 m z wyjątkiem postanowień ust (2).

(2) Do planowania i realizacji przewozów pociągami o długości od 631 m do 700 m dostępne są tylko torry główne zasadnicze 4 i 5 oraz w przypadku pociągów o długości od 631 do 666 metrów, tor 6.

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

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

6.3.3. Kompetenz in der Bedienung der fahrzeugseitigen Zugbeeinflussungssysteme.

Ist der eingesetzte Triebfahrzeugführer nicht in der Bedienung der PZB90 Fahrzeugeinrichtung geschult, so ist die ETCS-Fahrzeugeinrichtung spätestens im Bahnhof Rzepin unwirksam zu schalten, damit es nicht durch die automatische Übernahme in die PZB zu Zwangsbremisungen durch fehlende Bedienungskompetenz kommt. In diesem Falle ist ein Transitions halt auf dem Bf. Oderbrücke zu bestellen, welcher die Aktivierung des fahrzeugseitigen ETCS-Systems beinhaltet, und in jedem Falle mit einem Personalwechsel verbunden ist.

*
*

6.4. Regelungen zur Trassenzuweisung

6.4.1. Nutzungsvorgaben des Systemwechselbahnhofs Oderbrücke

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

a) Haltezeit

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

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

a) Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen

(1) Die Gesamtzuglängen der angemeldeten Zugtrassen darf 630 Meter grundsätzlich nicht überschreiten.

(2) Für Züge mit einer Gesamtzuglänge von 631 bis 700 Metern stehen nur die durchgehenden Hauptgleise und für Züge von 631 bis 666 Metern Gesamtzuglängen auch das Gleis 6 zur Planung und Durchführung der Fahrt zur Verfügung.

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

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

(3) Na odcinku granicznym nie można zamawiać tras dla pociągów o długości powyżej 700 m.

c) Oględziny techniczne wagonów

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

6.4.2. Rozkład jazdy

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

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

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

b) Odpowiedzialność za opracowanie rozkładów jazdy

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

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

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

(3) Zugtrassen mit Gesamtzuglängen von mehr als 700 Metern dürfen auf der Grenzstrecke nicht angemeldet werden.

c) Wagentechnische Untersuchungen

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

6.4.2. Fahrplan

a) Notwendigkeit der Verwendung eines Fahrplans auf der Grenzbetriebsstrecke

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

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

b) Verantwortung Fahrplanerstellung

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

c) Publikacja i dystrybucja rozkładów jazdy

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

6.4.3. Numery pociągów

a) Stosowanie międzynarodowych numerów pociągów

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

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

Nie powinna zmieniać numeru pociągu na stacji Oderbrücke.

b) Przydzielanie międzynarodowego numeru pociągu

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

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

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

6.4.4. Wniosek o przydzielenie trasy

a) Podstawa umowna zamawiania tras

Przewoźnicy zamawiają trasy zgodnie z przepisami

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

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

c) Fahrplanveröffentlichung und Verteilung

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

6.4.3. Zugnummer

a) Verwendung einer internationalen Zugnummer

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

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

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

b) Vergabe einer internationalen Zugnummer

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

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

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

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

6.4.4. Trassenanmeldung

a) Vertragliche Grundlage für die Trassenanmeldung

Die EVU beantragen die Trassen gemäß den Bestimmungen der

- „Infrastrukturnutzungsbedingungen“ der DB InfraGO AG für den Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG und der

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

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

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

b) Dwustronne uzgodnienia między przewoźnikami

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

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

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

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

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

b) Bilaterale Abstimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen

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

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

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

c) Mindestanforderungen an die Trassenanmeldung:

Trassenanmeldungen sind plausibel, wenn sie folgende Angaben enthalten:

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

d) Wnioskowanie o przejazd na stacji Oderbrücke bez postoju

Należy podać przy składaniu wniosków o przydzielenie tras następującą informację:

* przy DB InfraGO w polu „Uwagi klienta dotyczące sieci”

„Verkehrshalt im Bahnhof Oderbrücke ist aufgrund des Verfahrens „fahrende Transition“ nicht erforderlich.“

* przy PLK S.A. pod litera "J": „Uwagi przewoźnika dotycząca rozkładu jazdy”:

„Zatrzymanie na stacji Oderbrücke nie jest konieczne ze względu na procedurę „przełączania systemów podczas jazdy”

Dla transportu towarowego dotyczy poniższy wymóg:
Na ostatnim zaplanowanym postoju przewoźnik kolejowy upewnia się, że posiada wszystkie dokumenty rozkładu jazdy dla danego kierunku jazdy w formie elektronicznej lub drukowanej przed rozpoczęciem jazdy na odcinku granicznym.

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 przydzielenie 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.

d) Beantragung von Durchfahrten auf dem Bahnhof Oderbrücke

Zur Realisierung von Durchfahrten auf dem Bahnhof Oderbrücke sind folgende Hinweise bei der Abgabe der Trassenanmeldungen aufzunehmen:

* bei der DB InfraGO im Feld „Bemerkungen Kunde an Netz“

* bei der PLK S.A. unter Punkt J. „ANMERKUNG (DES EVU) ZUR FAHRPLANANORDNUNG“:

Im Schienengüterverkehr besteht darüber hinaus folgende Anforderung:
Am letzten planmäßigen Halt hat das EVU sicherzustellen, dass vor dem Befahren der Grenzbetriebsstrecke alle Fahrplanunterlagen für die jeweilige Fahrtrichtung in elektronischer oder gedruckter Form vorliegen.

6.4.5. Fahrplantechnische Abstimmungen der Eisenbahninfrastrukturbetreiber

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

Für die Prozessphase der Netzfahrplanerstellung werden die internationalen Trassenanmeldungen im Rahmen der RNE-E Konferenz abgestimmt.

6.5. Współpraca między przedsiębiorstwami przewozowymi

Przyjmując ofertę trasy pociągu, przedsiębiorstwo kolejowe wyraziło zgodę na rozkład jazdy. Czasy podane w Rozkładzie Jazdy są wiążące. Charakterystyka pociągu obejmuje specyfikacje eksploatacyjne i techniczne dla konstrukcji rozkładu jazdy i jest dostarczana w sposób wiążący przez przewoźnika wraz z wnioskiem o przydzielenie trasy. Jeśli podczas zestawiania pociągu zostanie wykryte odchylenie od charakterystyki pociągu zaplanowanej w sąsiednich KPI, przewoźnik tworzący pociąg informuje przewoźnika zamawiającego trasę u sąsiedniego KPI o potrzebie skorygowania parametrów pociągu.

Przewoźnik kolejowy zestawiając skład pociągu w Niemczech musi znać i przestrzegać zasad zestawiania składu pociągu oraz możliwych zmian na całej trasie pociągu – również na odcinkach PKP PLK S.A. Przewoźnik kolejowy zestawiając skład pociągu w Polsce musi znać i przestrzegać zasad zestawiania składu pociągu oraz możliwych zmian na całej trasie pociągu – również na odcinkach DB InfraGO AG. W kierunku od Niemiec do Polski obowiązują następujące zasady: Przyjmujący przewoźnik informuje się jeszcze przed przyjazdem pociągu na stacji Oderbrücke, czy parametry pociągu odpowiadają wnioskowanemu rozkładowi jazdy, i wprowadza do systemu SKRJ zmiany w parametrach pociągu jeszcze przed jego przyjazdem pociągu na stacji Oderbrücke (wzgl. wnioskując odchylenia od charakterystyki pociągu przy DB InfraGO AG)

6.5. Zusammenarbeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Mit der Annahme des Trassenangebotes hat das EVU dem Fahrplan zugestimmt. Die im Fahrplan angegebenen Zeiten sind verbindlich. Die Zugcharakteristik umfasst die betrieblich – technischen Angaben für die Trassenkonstruktion und wird vom EVU mit der Trassenanmeldung verbindlich geliefert.

Wird bei der Zugbildung eine Abweichung von der bei benachbarten EIU geplanten Zugcharakteristik festgestellt, informiert das zugbildende EVU, das bei dem benachbarten EIU trassenbestellende EVU, über die Notwendigkeit einer Korrektur der Zugparameter. Das in Deutschland zugbildende EVU muss die Regeln der Zugbildung und mögliche Änderungen für den Gesamtzuglauf, auch auf dem Streckenabschnitt der PKP PLK S.A. kennen und beachten. Das in Polen zugbildende EVU muss die Regeln der Zugbildung und mögliche Änderungen für den Gesamtzuglauf, auch auf dem Streckenabschnitt der DB InfraGO kennen und beachten.

In Richtung von Deutschland nach Polen gilt darüber hinaus:
Das übernehmende EVU informiert sich noch vor der Ankunft eines Zuges auf dem Bahnhof Oderbrücke, ob die Zugparameter dem beantragten Fahrplan entsprechen, und gibt Änderungen der Zugparameter noch vor der Ankunft eines Zuges im Bahnhof Oderbrücke in das System SKRJ ein.

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

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

7.1. Przepisy ruchu

7.1. Betriebsvorschriften

Lp. Nr Lfd. Nr.	Według instrukcji PKP PLK S.A. Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmen abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Według Ril DB Hinweis auf Ril der DB
		(...)	(...)	
3.	Do Ir-1 § 23 ust. 7,8 i 9 Zu Ir-1 § 23 Abs. 7, 8 und 9	Polecenia i informacji - Oznaczenie pociągów W poleceniach i informacjach pociągi określane są przy użyciu języka niemieckiego słowem „Zug” i numerem pociągu. W przypadku jazdy pociągów po torze zamkniętych słowa „Zug” należy zastępować przez wyraz „Sperrfahrt”. W poleceniach i informacjach pociągi określane są przy użyciu języka polskiego słowem „Pociąg” i numerem pociągu. W przypadku jazdy pociągów po torze zamkniętych po słowie „Pociąg” dodaje się wyrazy „po torze zamkniętym”.	Aufträge und Meldungen - Bezeichnen der Züge Züge sind in Aufträgen und Meldungen bei Nutzung der deutschen Sprache mit dem Wort „Zug“ und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Zug“ ist bei Sperrfahrten durch das Wort „Sperrfahrt“ zu ersetzen. Züge sind in Aufträgen und Meldungen bei Nutzung der polnischen Sprache mit dem Wort „Pociąg“ und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Pociąg“ ist bei Sperrfahrten durch die Worte „po torze zamkniętym“ zu ergänzen.	Do 408.0056 rozzd. 1 oraz do 408.2202 rozzd. 1 Zu 408.0056 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn.1
4.	Do Ir-1 § 24 ust. 13 i § 37 ust. 7 pkt 6 i § 14 ust. 8 i § 28 ust. 2 Ir-16 § 12 Zu Ir-1 § 24 Abs. 13 und zu § 37, Abs. 7, Pkt.6 und § 14 Abs. 8 und § 28 Abs. 2; Ir-16 § 12	Dodatkowe informacje dotyczące pociągów przewożących towary niebezpieczne W przypadku kursowania pociągów z towarem niebezpiecznym - w tym z TWR (towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z działem 1.10.3.1.2 RID) - przewoźnik po stronie polskiej, przed przekroczeniem granicy w kierunku Polski, przekazuje elektroniczny wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu dyżurnemu ruchu stacji Rzepin RZA. W przypadku towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka zgodnie z punktem 1.10.3.1.2. RID (TWR) obowiązuje przewoźnika po stronie polskiej zaplanowanie pociągów za pośrednictwem systemu SEPE. W przypadku braku technicznej możliwości przeprowadzenia planowania w SEPE, wyznaczony pracownik przewoźnika powiadamia telefonicznie dyspozytora ds. planowania produkcji w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. w Poznaniu, podając informacje zgodnie z 8. 1) a) i b) § 17, Instrukcji Ir- 16. Przewoźnik zamawiający trasę w DB InfraGO AG powinien uwzględnić powyższe w planowaniu czasu postoju na stacji Oderbrücke.	Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern Wenn Züge mit gefährlichen Gütern - darunter auch gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID - verkehren, hat das auf polnischer Seite auftretende EVU noch vor dem Übergang auf das polnische Streckennetz die Wagenliste dem Fdl RZA des Bahnhofs Rzepin zu übermitteln. Bei gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID gilt für das bei der PKP PLK S.A. auftretende EVU die Pflicht der Planung der Zugfahrt mit Hilfe des Systems SEPE. -Bei fehlender technischer Möglichkeit der Nutzung des Systems SEPE informiert der dafür bestimmte Mitarbeiter des übernehmenden EVU den Disponenten für Planung in der Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. in Poznań, und erteilt die gemäß Punkt 8.1) a) und b) des § 17 der Vorschrift Ir-16 erforderlichen Informationen. Das bei der DB InfraGO AG trassenbestellenden EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Oderbrücke zu berücksichtigen.	-

	(...)	(...)	
6.	Do Ir-1 § 16 ust. 3 oraz 3a Zu Ir-1 § 16 Abs.3 und 3a	Brak znajomości linii przez maszynistę Prowadzenie pociągów przez maszynistę, nieposiadającego znajomości odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym, jest zabronione.	Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist auf der Grenzbetriebsstrecke nicht erlaubt.
7.	Do Ir-1 § 14 zu Ir-1 § 14	Zgłoszenie dyżurnemu ruchu gotowości pociągu (1) Na stacjach na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym maszynista zobowiązany jest zgłosić dyżurnemu ruchu gotowość pociągu: - jeżeli odbyła się zmiana drużyny trakcyjnej, - jeżeli zmieniły się parametry pociągu określone w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, - jeżeli zostały wykonane oględziny techniczne, - jeżeli została wykonana próba hamulca. (2) Na stacji Rzepin zgłaszanie gotowości wykonuje się według postanowień Instrukcji Ir-1 § 14 ust.6. (3) Na stacji Frankfurt (Oder) oraz na stacji Oderbrücke zgłoszenie, że pociąg jest przygotowany do jazdy, należy przekazywać z wykorzystaniem łączności radiowej GSM-R. W tym celu należy przesłać zgłaszanie gotowości, wybierając numer telefonu 9990 10004 na terminalu GSM-R przy poprawnym zalogowaniu użytkownika w sieci GSM-R. Wiadomość zgłoszenia gotowości zostanie automatycznie przekazana do dyżurnego ruchu. (4) Ponadto na stacji Oderbrücke, dla pociągów w kierunku Rzepina, obowiązują następujące zasady: Maszyniści pojazdów trakcyjnych, którzy dla wykonania przełączenia systemu zatrzymują pociąg, mogą zgłaszać gotowość pociągu do odjazdu, jeżeli zostały spełnione warunki eksploatacyjne, poza przełączeniem urządzeń oddziaływania pociągu z PZB 90 na SHP. Urządzenie PZB 90 na pojeździe muszą być aktywne do momentu udzielenia zgody dyżurnego ruchu do odjazdu. Dopiero po udzieleniu zezwolenia na wyjazd pociągu ze stacji może nastąpić przełączenie systemu PZB 90 na SHP. W przypadku pojazdów trakcyjnych, na których nie można wybrać niezależnie od siebie systemu zasilania prądem i systemu zabezpieczającego jazdę (PZB/SHP), przewoźnik musi na własną odpowiedzialność określić środki odbiegające od powyższych ustaleń.	Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist (1) Auf den Bahnhöfen der Grenzbetriebsstrecke muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter melden, dass der Zug vorbereitet ist, wenn - ein Personalwechsel stattgefunden hat, - sich die Zugcharakteristik ändert (z.B. Änderung der Zuglänge, Mindestbremsleistung oder Traktionsart), - wenn eine wagentechnische Untersuchung durchgeführt wurde, oder - soweit erforderlich- eine Bremsprobe durchgeführt wurde. (2) Auf dem Bahnhof Rzepin ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, gemäß den Bestimmungen der polnischen Fahrdienstvorschrift Ir-1 § 14 (6) abzugeben. (3) Auf den Bahnhöfen Frankfurt (Oder) bzw. Oderbrücke ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, über Zugfunk GSM-R abzugeben. Die Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist, ist durch einen Anruf der Rufnummer 999010004 mit einem im GSM-R-Zugfunk funktional registrierten (angemeldeten) GSM-R-Gerät, abzugeben und wird zur Auswertung an den Fahrdienstleiter übertragen. (Verfahren nach 481.0205 Abschn. 7) (4) Darüber hinaus gilt im Bahnhof Oderbrücke für Züge in Fahrtrichtung Rzepin Folgendes: Triebfahrzeugführer auf Triebfahrzeugen, deren Systemumschaltung aufgrund der technischen Eigenschaften im Stillstand durchgeführt werden muss, dürfen die Zugvorbereitungsmeldung abgeben, wenn die betrieblichen Voraussetzungen, ausgenommen das Umschalten des Zugbeeinflussungssystems PZB zu SHP, erfüllt sind. Die PZB-Fahrzeugeinrichtung muss so lange aktiv sein, wie eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nicht vorliegt. Erst mit Erteilen der Zustimmung zur Abfahrt darf die Umschaltung des Zugbeeinflussungssystems von PZB zu SHP erfolgen. Bei Triebfahrzeugen, bei denen das Stromsystem und das Zugsicherungssystem nicht unabhängig voneinander ausgewählt werden können, sind vom EVU eigenverantwortlich Maßnahmen zur Erreichung des Schutzziels „Verhindern einer unzulässigen Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal in Richtung Polen“ festzulegen.

*

8.	Do § 62 ust. 5 Zu § 62, Abs. 5	<p>Czoło pociągu znajduje się za semaforem</p> <p>Jeśli na odcinkach PKP PLK S.A. nie można stwierdzić jaki sygnał podaje semafor lub nie można podać sygnału zezwalającego na semaforze na odcinkach PKP PLK S.A. i DB InfraGO AG, maszyniście należy wydać rozkaz pisemny.</p>	<p>Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus</p> <p>Ist im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. die Fahrtstellung nicht feststellbar oder kann in den Bereichen der Betriebsführung der PKP PLK S.A. und der DB InfraGO AG das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden, muss der Fahrdienstleiter die Zustimmung durch Befehl erteilen.</p>	Do 408.0331 rozd. 3 ust. 3 oraz do 408.2331 rozd. 3 ust. 3 Zu 408.0331 Abschn. 3 Abs. 3 und zu 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3
9.	Do § 58 Zu § 58	<p>Rozkazy pisemne - Dwujęzyczne druki rozkazów</p> <p>Dyżurni ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym wydają polecenia na przejazdy przez granicę za pomocą dwujęzycznych druków rozkazów pisemnych zgodnie z pkt. 10.1.</p> <p>Formularz dla rozkazów 1-9 d/pl (przy DB InfraGO AG: 302.2000V01) jest drukowany po obu stronach.</p> <p>Rozkazy 1-9 znajdują się z przodu, a uzasadnienie dla rozkazów 5 lub 6 z tyłu. Przyczyny 80 do 84 zostały dodane tylko dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym.</p> <p>Formularz dla rozkazów 21-95 (przy DB InfraGO AG: 302.2000V02) jest drukowany po obu stronach.</p> <p>Z przodu znajdują się rozkazy 21-95 d/pl, a z tyłu Załącznik językowy do polecenia 95.95 d/pl.</p> <p>Druki rozkazów 1-9 d/pl oraz rozkazów 21-95 d/pl mogą być wypełnione tylko z jednej strony.</p> <p>Używanie wolnego tekstu nie jest zalecane. W celu uzyskania dodatkowych poleceń należy używać rozkazy 21-95.</p> <p>W rozkazie 95.95 uwzględniono dodatkowe dwujęzyczne sformułowania W1 - W14 dla ruchu granicznego.</p> <p>Jeśli wyjątkowo konieczne jest użycie wolnego tekstu, musi być zaznaczone w rozkazie 95 w poleceniu 95.95, a wolny tekst musi być wprowadzony w dwóch językach.</p>	<p>Schriftliche Befehle - Zweisprachige Befehlsvordrucke</p> <p>Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf den Grenzbetriebsstrecken erteilen Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten mit den Befehlsvordrucken gemäß Abschn. 10.1.</p> <p>Der Vordruck Befehle 1-9 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V01).</p> <p>Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 1-9 d/pl. Auf der Rückseite befinden sich die Gründe zum Befehl 5 bzw. 6 d/pl. Zusätzlich wurden die Gründe 80 - 84 für den Grenzbetrieb aufgenommen.</p> <p>Der Vordruck Befehl 21-95 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V02).</p> <p>Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 21-95 d/pl. Auf der Rückseite befindet sich das Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95 d/pl.</p> <p>Die Vordrucke Befehle 1-9 d/pl und Befehle 21-95 d/pl dürfen nur einseitig beschrieben werden.</p> <p>Die Verwendung von Freitexten ist nicht vorgesehen. Für zusätzliche Anweisungen werden die Befehle 21 - 95 d/pl genutzt.</p> <p>Im Auftrag 95.95 wurden zusätzlich zweisprachige Wortlaute W1 - W14 für den Grenzbetrieb aufgenommen.</p> <p>Muss ausnahmsweise ein Freitext verwendet werden, ist im Befehl 95 der Auftrag 95.95 anzukreuzen und der Freitext zweisprachig einzutragen.</p>	Do 408.0411 oraz 408.2411 Zu 408.0411 und zu 408.2411 Zu 408.0411 und zu 408.2411 Abschn. 2.8

10.	Do § 59 zu § 59	Ograniczenie prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Przy doraźnych ograniczeniach prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należy powiadomić właściwą dyspozyturę. O ostrzeżeniach doraźnych należy informować drużyny pociągowe przy pomocy rozkazów pisemnych. Ograniczenia występujące po stronie niemieckiej podawane są w „La Bereich Ost”, natomiast Ograniczenia stałe występujące po stronie polskiej podawane są w WOS dla Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze. Ograniczenia prędkości na odcinku PKP PLK S.A. mogą zostać ujęte w La- Ost - do czasu ujęcia ich w WOS.	Geschwindigkeitseinschränkungen auf der Grenzbetriebsstrecke Bei unvorhergesehen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecken ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit Befehl zu unterrichten. Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf deutscher Seite der Grenzbetriebsstrecke auftreten sind in die La Bereich Ost aufzunehmen, und Längerfristige 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 408.2341r ozdział 2 Zu 408.2341 Abschn. 2	*
		(...)	(...)		
12.	Do § 58 ust. 1 Zu § 58 Abs.1	Przekazywanie rozkazów pisemnych Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dwujęzyczne rozkazy pisemne można podyktować przez radiotelefon.	Übermitteln von schriftlichen Befehlen Auf der Grenzbetriebsstrecke werden zweisprachige Befehle an Züge in der Regel über Zugfunk diktiert.	Do/zu 408.0411 rozd. 2 ust. 12 do/zu 408.2411	
		(...)	(...)		
14.	Do Ir-1 § 51 ust. 1 pkt 1, Ir-11 § 28 Zu Ir-1 § 51 Abs. 1 pkt 1 Ir-11 § 28	Powiadomienie o danych rozkładu jazdy przez dyżurnego ruchu DB InfraGO AG W DB InfraGO AG dyżurny ruchu może podać dane o rozkładzie jazdy z dwujęzycznym rozkazem 95.95 wraz z załącznikiem językowym W 1.	Bekanntgabe von Fahrplanangaben durch den Fdl der DB InfraGO AG Fahrplanangaben bei der DB InfraGO AG dürfen durch den Fdl mit dem zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben werden.	Do 408.0431 rozdziel 1 ust. 2 c) 408.0431 Abschnitt 1 Abs. 2 c)	*
		(...)	(...)		*
17.	Do Ir-1 § 58 ust. 7 pkt 1 lit. c i do le-1 (E 1) § 16 pkt 6c Zu Ir-1 § 58 Abs. 7 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 stacji Oderbrücke udziela - po poleceniu przez dyżurnego ruchu stacji Rzepin - dwujęzycznego rozkazu 95.95 z załącznikiem językowym W 10.	Unterrichtung der Züge bei der Ausführung von Arbeiten Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. Signale W7 aufgestellt wurden, um den Triebfahrzeugführer zu beauftragen, Achtungssignale zu geben, um Arbeitende zu warnen, müssen die Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl über die Aufstellung des Signals W 7 unterrichtet werden. Der Fdl Oderbrücke erteilt nach Beauftragung durch den Fdl Rzepin den zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt W 10.	-	
		(...)	(...)		
19.	Do Ir-1 § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 7 pkt 1 lit. c) Ir-10 § 21 Zu Ir-1 § 14 Abs. 10 und zu § 58 Abs. 7 Pkt.1 c Ir-10 § 21	Przesyłki wyjątkowo ciężkie Kiedy w telegramie zarządzającym jest podane, że przesyłka wyjątkowo ciężka porusza 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	*

		(...)	(...)	
21.	Do Ir-1 § 66 Zu Ir-1 § 66	Szczególne uregulowania przy popychaniu Popychanie pociągów przekraczających granicy jest zabronione	Besondere Regeln für das Nachschieben Grenzüberschreitende Züge dürfen nicht nachgeschoben werden.	Do 408.2441 Zu 408.2441
22.	Do Ir-1 § 67 Zu Ir-1 § 67	Pociągi pchane Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.	Geschobene Züge: Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf den Grenzbetriebsstrecken außer Mess-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	Do 408.0445 oraz 408.2445 408.0445 und zu 408.2445
		(...)	(...)	
24.	Do Ir-1 § 37 ust. 9 i 10 Zu Ir-1 § 37 Abs. 9 und 10	Ograniczenie prędkości na torze wjazdowym Na stacji Frankfurt (Oder) na sygnalizatorach B 605 i B 615 dla wjazdów na tory 452 i 456 sygnał Zs13 (wskaźnik wcześniejszego zatrzymania) sygnalizuje, że jest tu do dyspozycji krótsza droga hamowania. Na stacji Oderbrücke lokomotywy luzem z Frankfurtu (Oder) mogą wjeżdżać od semaforów wjazdowych w połączeniu z sygnałem Zs 13 do semafora drogowaskazowego 74ZR5.	Geschwindigkeit im Einfahrgleis beschränken Auf dem Bahnhof Frankfurt (Oder) wird an den Signalen B 605 und B 615 für die Einfahrten in die Gleise 452 und 456 durch Signal Zs 13 (Frühhaltanzeiger) signalisiert, dass hierfür ein kürzerer als der gewöhnliche Einfahrweg zur Verfügung steht. Im Bahnhof Oderbrücke können Triebfahrzeuge, die von Frankfurt (Oder) kommen von den Einfahrsignalen in Verbindung mit Signal Zs 13 bis zum Zwischensignal 74ZR5 einfahren.	Do 408.0451 rozd. 1 oraz 408.2451 Zu 408.0451 Abschnitt 1 und zu 408.2451
		(...)	(...)	
27.	Do Ir-1 § 47 Zu Ir-1 § 47	Cofnięcie polecenia odjazdu lub przejazdu W obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. wygaszenie sygnału zastępczego traktowane jest jako cofnięcie zezwolenia na odjazd lub przejazd pociągu, o ile czoło pociągu nie minie tego sygnału. Jeżeli zezwolenie na odjazd lub przejazd wydane rozkazem musi zostać anulowane, należy wydać rozkaz 4.	Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages Im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. gilt das Erlöschen des Signals Sz als Rücknahme des Abfahr- oder Durchfahrauftrages, solange die Spitze des Zuges noch nicht am Signal vorbeigefahren ist. Ist eine durch Befehl gegebene Zustimmung zur Ab- oder Durchfahrt zu widerrufen, so ist der Befehl 4 zu erteilen.	Do 408.0411 rozd. 2.7 408.2411 rozd. 2.6 Zu 408.0411 Abschn. 2.7 408.2411 Abschn. 2.6
		(...)	(...)	
30.	Do Ir-1 § 54 ust. 7 Zu Ir-1 § 54 Abs. 7	Zezwolenie na jazdy po torze lewym W przypadku, gdy dyżurny ruchu nie może udzielić maszyniście zezwolenia na jazdę po torze lewym poprzez sygnał zezwalający (na PKP również Sz) wraz z W24/Zs6, może on udzielić maszyniście polecenia jazdy po torze lewym poprzez wydanie rozkazu G nr 4. Dyżurni ruchu używają do tego dwujęzyczny rozkaz 23.	Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis Wenn der Auftrag zur Fahrt ins Gegengleis nicht signalisiert werden kann, darf der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugeführer den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis mit schriftlichem Befehl erteilt werden. Der Fahrdienstleiter erteilt dafür den zweisprachigen Befehl 23.	Do 408.0463 rozd. 10 do 408.2463 rozd. 1 408.0463 Abschn. 10 und zu 408.2463 Abschn. 1

*
*
*

31.	do Ir-1 § 30 Zu Ir-1 § 30	Uregulowania dla jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego Urządzenia sterowania ruchem na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Rzepin – Kunowice – Oderbruecke – Frankfurt (Oder) przystosowana są do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego.	Regeln für das Fahren auf dem Gegengleis Auf der Grenzbetriebsstrecke Frankfurt (Oder) – Oderbrücke – Kunowice – Rzepin und Gegenrichtung ist Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet.	do 408.0463 oraz 408.2463 Zu 408.0463 und zu 408.2463	*
		(...)	(...)		
45.	Do Ir-1 § 55 ust. 10, 10a Zu Ir-1 § 55 Abs. 10, 10a	Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dopuszczalna prędkość jazdy po torze zamkniętym wynosi: - dla pojazdów ciągnionych po torze zamkniętym 50 km/h, - dla pociągów pchanych po torze zamkniętym 30 km/h, przez przejazdy kolejowo-drogowe bez technicznego zabezpieczenia 20 km/h, - dopuszczalna prędkość pługu odśnieżnego wynika z instrukcji obsługi pługu odśnieżnego.	Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt - für gezogene Sperrfahrten 50 km/h, - für geschobene Sperrfahrten 30 km/h, jedoch bei Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung 20 km/h, - die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt richtet sich nach der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs.	Do 408.0481 rozd. 10 oraz do 408.2481 rozd. 7 Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481 Abschn. 7	
46.	Do Ir-1 § 55 ust. 6, 7 Zu Ir-1 § 55 Abs. 6, 7	Jazda powrotna lub kontynuacja jazdy po torze zamkniętym Jeśli podczas jazdy po torze zamkniętym pociąg jest zatrzymany na wolnym szlaku, wówczas maszynista musi, możliwie jak najszybciej, porozumieć się z dyżurnym ruchu, który wyprawił pociąg, w sprawie jazdy powrotnej lub kontynuacji jazdy. Dyżurny ruchu musi natychmiast powiadomić uczestników jazdy o jeździe powrotnej lub kontynuacji jazdy oraz wydać zgodę na jazdę powrotną lub kontynuację jazdy.	Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt Bei Halt einer Sperrfahrt auf freier Strecke muss der Tf den Fdl, der die Sperrfahrt abgelassen hat, so bald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt verständigen. Der Fdl muss sofort die Beteiligten von der Rück- oder Weiterfahrt benachrichtigen und der Rück- oder Weiterfahrt zustimmen.	Do 408.0481 Zu 408.0481	
47.	Do Ir-1 § 55 zu Ir-1 § 55	Zakończenie jazdy po torze zamkniętym Jeżeli jazda po torze zamkniętym kończy się na stacji, wówczas maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd pociągu w pełnym składzie.	Sperrfahrt beenden Wenn eine Sperrfahrt auf einem Bahnhof endet, muss der Tf dem Fdl die Ankunft aller Fahrzeuge melden.	Do 408.0481 Zu 408.0481	
		(...)	(...)		
49.	Do Ir-1 § 64 ust. 12 i ust. 14 Ir-1a § 7 ust. 6 Zu Ir-1 § 64, Abs. 12 und Abs. 14 Ir-1a § 7 Abs. 6	Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego porozumienia się z dyżurnym ruchu w następujących sytuacjach: a) niedopuszczalne przejechanie obok semafora oraz innych sygnalizatorów wskazujących „Stój”; b) przejechanie poza miejsce wymaganego zatrzymania według rozkazu pisemnego; c) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy	Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen: a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal; b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre;	Do 408.0531 rozd. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	

		<p>semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający;</p> <p>d) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy semaforze, który pokazuje światło unieważniające;</p> <p>e) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy tarczy zaporowej (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>c) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt;</p> <p>d) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt;</p> <p>e) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt;</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. 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>	
50.	<p>Do Ir-1 § 64 ust. 13</p> <p>Zu Ir-1 § 64 Abs. 13</p>	<p>Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A.</p> <p>Jeżeli na posterunkach ruchu PKP PLK S.A. pociąg bez zezwolenia minął semafor wskazujący sygnał „Stój” i zatrzymał się poza ukresem rozjazdu, maszynista musi natychmiast nadać sygnał „Alarm”.</p>	<p>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 rozd. 1 oraz do 408.2531</p> <p>Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531</p>
		(...)	(...)	
53.	<p>Do Ie-1 § 14 ust (1), punkt 2)</p> <p>Zu Ie-1 § 14 Abs (1), punkt 2)</p>	<p>Sygnaly na pociągach i innych pojazdach kolejowych - Oznaczenie czoła pociągu</p> <p>Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należącym do DB InfraGO AG i na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. pomiędzy granicy prowadzenia ruchu i podg. Kunowice nie stosuje się sygnału Pc2 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze szlaku dwu- i wielotorowego”. Pociągi jadące po torze lewym stosują sygnał Pc-1/Zg1.</p>	<p>Signale an Zügen - Spitzensignal</p> <p>Auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB InfraGO und auf dem Abschnitt der Betriebsführung der PKP PLK S.A. auch zwischen der Grenze der Betriebsführung und dem Abzw. Kunowice wird das „Spitzensignal eines Zuges, welcher entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung auf einem Gleis einer zwei- und mehrgleisigen Strecke fährt“ - Pc2 - nicht geführt. Züge auf dem Gegengleis führen das Spitzensignal Pc-1/Zg1.</p>	<p>Do 301.1101 odc. 2</p> <p>Zu 301.1101 Abschn 2</p>

54.	Do Ir-1 § 77 ust. 1 Zu Ir-1 § 77 Abs. 1	Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu Jeżeli stwierdzono nieprawidłowy sygnał czoła pociągu, należy zgłosić to dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do granicy państwa. Dyżurny ruchu zatrzymuje tam pociąg. Po zatrzymaniu pociągu, należy postępować według przepisów KPI.	Spitzensignal nicht in Ordnung Wenn festgestellt wird, dass das Spitzensignal nicht in Ordnung ist, ist dies dem Fahrdienstleiter der der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestelle zu melden. Der Fahrdienstleiter muss den Zug dort anhalten. Nach dem Anhalten des Zuges ist nach den Regeln des jeweiligen EIU zu verfahren.	Do 408.0551 rozd. 1 Do 408.2691 rozd. 6 Zu 408.0551 Abschn. 1 zu 408.2691 Abschn. 6
		(...)	(...)	
56.		Pozostaje otwarte	Bleibt offen	
57.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k	Zmniejszone tarcie między kołami, a szyną Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kołami a szyną, to musi on powiadomić kolejną pociągi jadące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym. (...) Maszyniści podczas jazdy muszą sprawdzić warunki hamowania pociągu i o wyniku powiadomić dyżurnego ruchu. Jeżeli maszyniści zgłosili, że już nie występuje wydłużenie drogi hamowania, należy zaprzestać powiadamiania następnym pociągów.	Verminderter Reibwert Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen. (...) Die Triebfahrzeugführer haben während der Fahrt das Bremsverhalten des Zuges zu prüfen und das Ergebnis dem Fahrdienstleiter zu melden. Haben die Triebfahrzeugführer festgestellt, dass keine Bremsverlängerungen mehr auftreten, ist auf die Unterrichtung weiterer Züge zu verzichten.	Do 408.0561 oraz 408.2561 rozd. 2 ust. 2 Zu 408.0561 und 408.2561 Abschn. 2 Abs. 2
58.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) i § 64 ust. 17, i § 70 ust. 6-13 Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k und § 64 Abs. 17, und § 70 Abs. 6- 13	Unieruchomiony pociąg na szlaku (...) Jeśli maszynista pojazdu dwutrakcyjnego może kontynuować jazdę unieruchomionego pociągu, to po zmianie rodzaju trakcji, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu. (...)	Liegegebliebener Zug auf der freien Strecke (...) Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt seines Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren. (...)	Do 408.0571 rozd. 5 do 7 oraz 408.2571 rozd. 5 do 7 Zu 408.0571 Abschn. 5 bis 7 und zu 408.2571 Abschn. 5 bis 7
59.	Do § 64, ust 17 zu § 64 (17)	Nieplanowe zatrzymanie pociągu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym (np. uszkodzenie pojazdu trakcyjnego) (1) Jeżeli na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dojdzie do nieplanowego zatrzymania pociągu np. z powodu uszkodzonego pojazdu trakcyjnego, maszynista musi zawiadomić niezwłocznie dyżurnego ruchu. (2) O nieplanowym zatrzymaniu pociągu dyżurni ruchu informują się wzajemnie.	Halt aus unvorhergesehenem Anlass (z.B. Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke) (1) Wenn auf der Grenzbetriebsstrecke ein Zug aus unvorhergesehenem Anlass, z.B. wegen eines schadhafte Fahrzeuges, hält, hat der Triebfahrzeugführer unverzüglich den Fahrdienstleiter zu verständigen. (2) Über das unvorhergesehene Halten auf der Strecke informieren sich die Fdl gegenseitig. (3) Wenn ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren kann, muss der Triebfahrzeugführer den	Do 408.0571 408.2571 zu 408.0571 408.2571

		<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 ruchem.</p> <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 Poznaniu wraz z Betriebszentrale Berlin wspólnie ustalają, z której stacji oraz w którym kierunku należy wysłać pojazd zastępczy w celu zwolnienia szlaku granicznego.</p>	<p>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 Betriebsleitung über die Notwendigkeit der Stellung eines Ersatztriebfahrzeuges.</p> <p>Die Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym in Poznan 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.</p>	
60.	Do/zu Ir-1 § 69 (3), (8) § 70	<p>Zabezpieczanie pojazdów na szlaku</p> <p>Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na szlaku odpowiadają pracownicy przewoźników.</p> <p>Dane o profilu odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym podane są w rozdziale 5.1.3</p>	<p>Sichern der Fahrzeuge auf der Strecke</p> <p>Für das Sichern der auf der Strecke verbliebenen Fahrzeuge sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich.</p> <p>Die entsprechenden Streckenneigungen sind im Abschnitt 5.1.3 angegeben.</p>	Do /zu 408.2351
61.	Do Ir-1 § 70 ust. 1-5 Zu Ir-1 § 70 Abs. 1-5	<p>Pozwolenie, prędkość i warunki szczególne przy cofaniu pociągu</p> <p>(...)</p> <p>Dla pociągów przekraczających granicę cofanie pociągu bez uzgodnienia z dyżurnym ruchem jest zabronione.</p> <p>(...)</p> <p>Maszynista musi przy cofaniu tak regulować prędkość, żeby w każdej chwili zatrzymać pociąg, ale nie może przekroczyć 10 km/h.</p> <p>Maszynista musi zgłosić dyżurnemu ruchowi zakończenie cofania pociągu i zjechać pociąg w całości.</p>	<p>Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen</p> <p>(...)</p> <p>Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten.</p> <p>(...)</p> <p>Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann. 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden.</p> <p>Der Triebfahrzeugführer muss das Ende des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des zurückgesetzten Zuges dem Fahrdienstleiter melden.</p>	Do 408.0572 rozd. 4-6 Zu 408.0572 Abschn 4-6 Do 408.2572 rozd. 2 zu 408.2572 Abschn. 2

62.	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	<p>Żądanie zatrzymania pociągu przy grożącym niebezpieczeństwie</p> <p>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.</p> <p>(...)</p>	<p>Nothaltauftrag geben bei drohender Gefahr</p> <p>Bei drohender Gefahr, die durch Anhalten von Zügen abgewendet oder gemindert werden kann, ist der Nothaltauftrag nach den Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers zu geben, dessen Infrastruktur befahren wird.</p> <p>(...)</p>	Do 408.0581 rodz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3
63.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 le-1 § 16 ust. 1 pkt. 1 lit d i pkt 2 lit e i f Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69 Ir- 5a § 15 Abs. 10 le-1 § 16 Abs. 1 pkt. 1 Buchst. d und pkt 2 Buchst. e und f	<p>Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC</p> <p>Jeśli terminal pojazdu kolejowego znajduje się w polskiej sieci GSM-R i zostanie odebrane połączenie alarmowego REC, maszynista musi natychmiast zatrzymać swój pojazd i poczekać na informacje weryfikujące przyczynę nadania połączenia REC.</p> <p>Jeśli terminal pojazdu kolejowego znajduje się w trybie GSM-R (D) i zostanie odebrane połączenie alarmowego REC, maszynista musi natychmiast zmniejszyć prędkość pociągu do prędkości wymaganej do jazdy na widoczność. Jeśli po wywołaniu alarmowym nie nastąpi polecenie zatrzymania awaryjnego lub zapowiedź, maszynista musi jechać do najbliższego posterunku ruchu zgodnie z zasadami "jazdy na widoczność" - nawet jeśli znajduje się on na obszarze prowadzenia ruchu sąsiedniego zarządcy infrastruktury, chyba że otrzymał od dyżurnego ruchu inne polecenie.</p>	<p>Notruf / Alarmsignal</p> <p>Befindet sich das Zugfunkgerät im polnischen GSM-R-Funk und ein „Radio Emergency Call“ (Funknotruf) wird auf dem Endgerät des Eisenbahnfahrzeuges signalisiert, muss der Triebfahrzeugführer sein Fahrzeug sofort anhalten und gemeinsam mit dem Fdl die Ursache des „Radio Emergency Call“ klären.</p> <p>Ist das Zugfunkgerät im GSM-R (D)-Netz eingewählt und ein Notruf geht ein, muss der Tf die Geschwindigkeit des Zuges sofort, auf die für das Fahren auf Sicht geforderte Geschwindigkeit verringern. Wenn dem Notruf kein Nothaltauftrag oder keine Durchsage folgt, muss der Tf nach den Regeln des „Fahren auf Sicht“ bis zur nächsten Betriebsstelle fahren – auch wenn sich diese im Bereich der Betriebsführung des benachbarten EIU befindet, sofern er keine andere Meldung oder Aufträge des Fdl erhält.</p>	Do 408.0581 rodz. 3 oraz 408.2581 rodz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3 und zu 408.2581 Abschn. 3
64.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69	<p>Dalsze postępowanie po poleceniu zatrzymania w trybie alarmowym</p> <p>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.</p> <p>W celu podjęcia dalszych środków właściwy dyżurny ruchu powinien wydać niezbędne polecenia.</p> <p>(...)</p>	<p>Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages</p> <p>Das Zugpersonal darf nach Verständigung des Fahrdienstleiters außer bei Hilfeleistung für Menschen und Maßnahmen bei Betriebsgefahr nur nach den Aufträgen des zuständigen Fahrdienstleiters handeln.</p> <p>Für die weiteren fahrdienstlichen Maßnahmen hat der zuständige Fahrdienstleiter die erforderlichen Aufträge zu erteilen.</p> <p>(...)</p>	Do 408.0581r ozd. 4 oraz 408.2581 rodz. 4 Zu 408.0581 Abschn. 4 und zu 408.2581 Abschn. 4
77.	Do Ir-1 oraz Ir-9 Zu Ir-1 sowie Ir-9	<p>Postanowienia dotyczące jazd manewrowych na stacjach zmiany systemu</p> <p>(1) Na stacjach zmiany systemu DB InfraGO AG obowiązują reguły ujęte w instrukcji 408.48.</p> <p>(2) Na stacji zmiany systemu PKP PLK S.A. obowiązują postanowienia instrukcji Ir-1 oraz instrukcji Ir-9.</p>	<p>Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten auf den Systemwechselbahnhöfen</p> <p>(1) Auf den Systemwechselbahnhöfen der DB InfraGO AG gelten die Regeln der Ril 408.48.</p> <p>(2) Auf den Systemwechselbahnhöfen der PKP PLK S.A. gelten die Regeln der Fahrdienstvorschrift Ir-1 und der Rangiervorschrift Ir-9.</p>	Do 408.48 Zu 408.48

78.	Do Ir-1 § 63 ust. 28 i Ir 9 §14 Zu Ir-1 § 63 Abs. 28 und Ir 9 §14	Zabezpieczenie 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
		(...)	(...)	
80.	Do Ir- 1 § 12 ust. 2 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
81.	Ir-5a § 24 i 25	Nieprawidłowości przy przekraczaniu granicy do Polski – brak sieci GSM-R W przypadku zbliżania się do posterunku należy zatrzymać pociąg przed pierwszym obsługiwanym sygnalizatorem. Pociąg nie może kontynuować jazdy nawet jeśli na sygnalizatorze podany jest sygnał zezwalający. Kontynuacja jazdy pociągu możliwa jest tylko po uzyskaniu stosownego zezwolenia od właściwego dyżurnego ruchu.	Unregelmäßigkeiten beim Überfahren der Staatsgrenze nach Polen - kein GSM- R-Netz Der Triebfahrzeugführer hat trotz Fahrstellung vor dem nächsten Hauptsignal anzuhalten, den Fahrdienstleiter über alternative Kommunikationsmöglichkeiten davon zu verständigen, dass kein GSM-R genutzt werden kann. Der Fahrdienstleiter kann daraufhin einen Befehl erteilen, in welchem der Tf aufgefordert wird, das analoge VHF-Netz zu nutzen.	* * * * * * * *

7.2. Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania

7.2. Betriebliche Vorgaben zur Transition

7.2.1. Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów

7.2.1. Transition der Zugsicherungssysteme

7.2.1.1. Uregulowania podczas zmiany systemu bezpieczeństwa za pomocą balis Class B podczas jazdy

7.2.1.1. Regeln für die Transition bei Umschaltung der Zugbeeinflussung fahrend mit Class B-Balisen

(1) Ogólne uregulowania

Zmiana systemu bezpieczeństwa w pociągach wyposażonych w urządzenia techniczne, umożliwiające zmianę systemu z zastosowaniem balis Class B następuje automatycznie podczas przejazdu nad grupą eurobalis przedstawionych na schemacie lokalizacji balis.

(1) Allgemeine Regeln

Das Umschalten zwischen den Zugbeeinflussungssystemen für Züge, die über die technische Ausrüstung zur Nutzung der Class B-Transition verfügen, erfolgt automatisch mit dem Passieren der Eurobalisengruppen, die im „Lageplan Balisen“ dargestellt sind.

(2) Schemat lokalizacji balis:

(2) Lageplan Balisen:

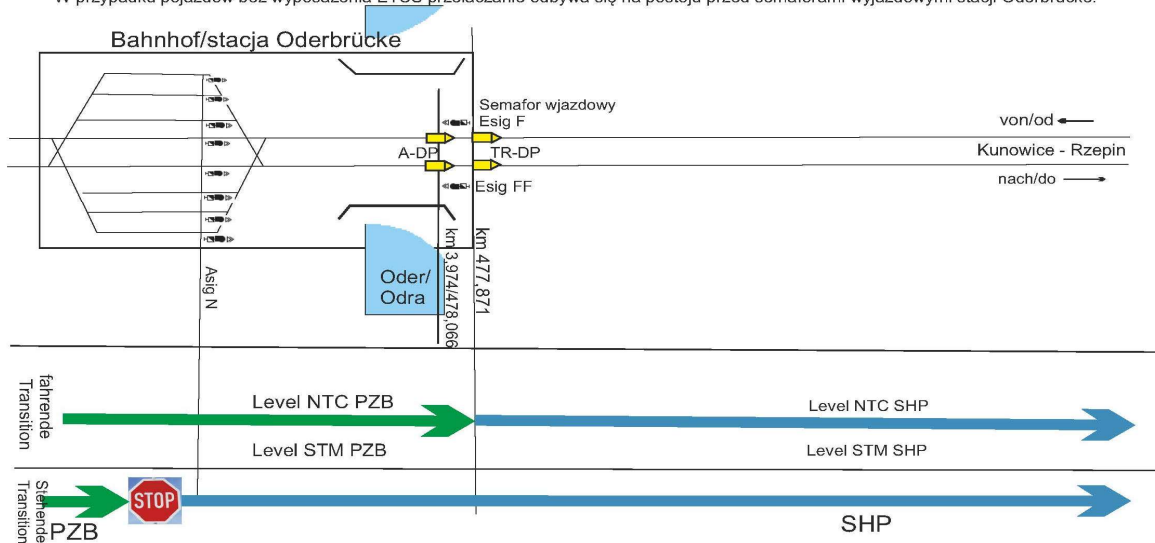


Transition/przełączanie systemów ABP Frankfurt - Rzepin mit Balisen/balisami



Fahrende Transition möglich für Fahrzeuge mit Baseline 3 welche im Level NTC die Betriebsarten PZB und SHP besitzen.
Przełączanie podczas jazdy możliwe dla pojazdów z wyposażeniem ETCS wzorca 3 poziom NTC z tryby pracy PZB i SHP.
Fahrende Transition möglich für Fahrzeuge mit Baseline 2 welche als STM die Systeme PZB und SHP verfügbar haben.
Przełączanie podczas jazdy możliwe dla pojazdów z wyposażeniem ETCS wzorca 2 z STM PZB i SHP
Mit Fahrzeugen ohne ETCS-Ausrüstung führt man die Transition im Stand im Bahnhof Oderbrücke durch.

W przypadku pojazdów bez wyposażenia ETCS przełączanie odbywa się na postoju przed semaforami wyjazdowymi stacji Oderbrücke.



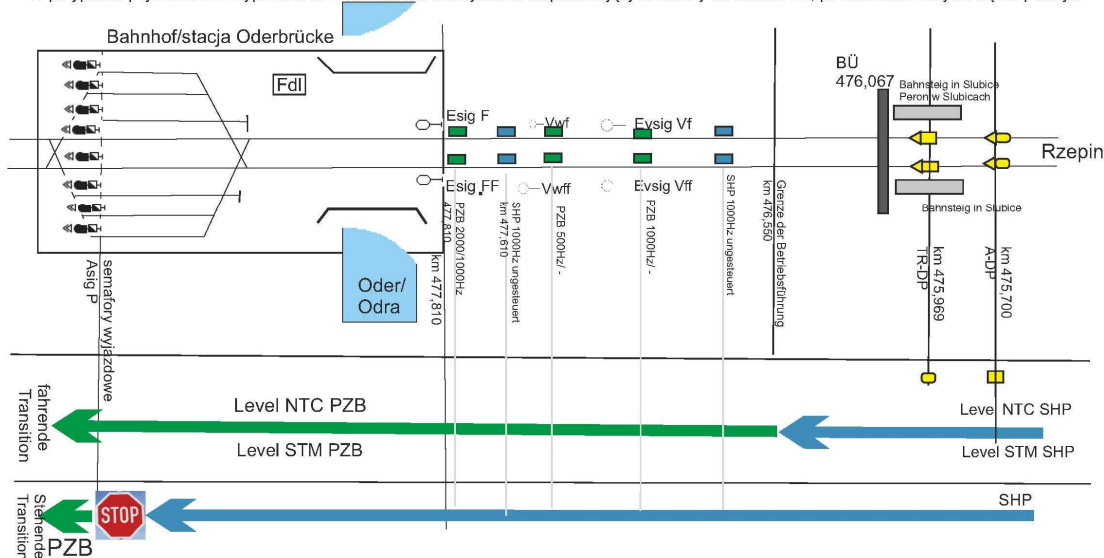
I.IB-O-N-CS-P.23.03.2025



Transition der Sicherheitssysteme - przełączanie systemów ABP Rzepin - Oderbrücke



Fahrende Transition möglich für Fahrzeuge mit Baseline 3, welche im NTC die PZB und SHP besitzen.
Przełączanie podczas jazdy możliwe dla pojazdów z wyposażeniem ETCS wzorca 3 poziom NTC i tryb pracy SHP i PZB.
Fahrende Transition möglich für Fahrzeuge mit Baseline 2, welche als STM die Systeme PZB und SHP besitzen.
Przełączanie podczas jazdy możliwe dla pojazdów z wyposażeniem ETCS wzorca 2 z STM PZB i SHP
Mit Fahrzeugen ohne ETCS-Ausrüstung bzw. für Tf ohne PZB-Kennntnis, führt man die Transition im Stand im Bahnhof Oderbrücke durch.
W przypadku pojazdów bez wyposażenia ETCS lub dla maszynistów nieposiadających wiedzy na temat PZB, przełączanie odbywa się na postoju.



I.B-O-N-CS-P 23.03.2025

Maszynista musi potwierdzić komunikat zapowiadania zmiany tryb pracy w poziomie NTC w kabinie maszynisty na balisy zapowiadawczej w km 3,942 (dla kierunku jazdy Oderbrücke - Kunowice) lub w km 475,700 (dla kierunku jazdy Kunowice - Oderbrücke).

Eine Quittierung der Meldung zur Umschaltungsankündigung der Zugbeeinflussung auf dem Führerstand ist durch den Tf an der Ankündigungsbalise in km 3,942 (für die Fahrtrichtung Oderbrücke - Kunowice), bzw. in km 475,700 für die Fahrtrichtung Kunowice - Oderbrücke) erforderlich.

Maszynista musi potwierdzić komunikat "Zmiana tryb pracy w poziomie NTC" w kabinie maszynisty na balisy w km 477,871 (dla kierunku jazdy Oderbrücke - Kunowice) lub w km 475,969 (dla kierunku jazdy Kunowice - Oderbrücke), ponieważ w przeciwnym razie zostanie zainicjowane wymuszone hamowanie służbowe.

Eine Quittierung der Meldung „Umschaltung der Zugbeeinflussung“ auf dem Führerstand ist durch den Tf an der Transitionsbalise in km 477,871 (für die Fahrtrichtung Oderbrücke - Kunowice), bzw. in km 475,969 (für die Fahrtrichtung Kunowice - Oderbrücke) erforderlich, weil sonst eine Zwangsbetriebsbremsung eingeleitet wird.

Ustępy (3) i (4) wskazują, kiedy zmienne narodowe danego kraju wchodzą w życie.

Im Abs. (3) und (4) wird angegeben, ab wann die nationalen Werte des jeweiligen Landes wirksam werden.

(3) Kierunek jazdy Oderbrücke - Kunowice

Pojazd prowadzący pociąg przejeżdża w km 3,545 nad balisą zapowiadającą zmianę systemu bezpieczeństwa.

Pojazd prowadzący pociąg w km 3,815 przejeżdża nad drugą balisą, która po potwierdzeniu przez maszynistę powoduje zmianę systemu. [STM PZB przechodzi w stan spoczynku, a STM SHP przechodzi ze stanu spoczynku w stan aktywny (od tego momentu SHP jest aktywne)].

Zmienne narodowe dla Polski obowiązują po przekroczeniu balisy przełączania na km 3,815.

(3) Fahrtrichtung Oderbrücke - Kunowice

Das führende das Fahrzeug passiert die Ankündigungsbalise in km 3,545, die die Umschaltung der Zugbeeinflussung auf das System SHP ankündigt. Anschließend passiert das führende Fahrzeug die Transitions-Balise in km 3,815, die nach der Quittierung durch den Tf das Umschalten der Zugbeeinflussung veranlasst [der STM PZB geht in Stand-by und der STM SHP geht von Stand-by in den aktiven Zustand (ab jetzt ist die SHP aktiv)].

Die nationalen Werte Polens sind mit dem Überfahren der Transitions-Balise in km 3,815 wirksam.

Wydanie zawierające OPG+MPG, Gemeinsame Ausgabe AGV+ÖGV Ffo ; Aktualisierung Nr 4
Gültig ab 14.06.2026

(4) Kierunek jazdy Kunowice - Oderbrücke

Pojazd prowadzący pociąg przejeżdża w km 475,700 nad balisą zapowiadającą zmianę systemu bezpieczeństwa.

Pojazd prowadzący pociąg w km 475,969 przejeżdża nad drugą balisą, która po potwierdzeniu przez maszynistę powoduje zmianę systemu. [STM SHP przechodzi w stan spoczynku, a STM PZB przechodzi ze stanu spoczynku w stan aktywny (od tego momentu PZB jest aktywny)].

Zmienne narodowe dla Niemiec obowiązują po przekroczeniu balisy przełączania na km 475,969.

Urządzenia przytorowe PZB należy obsłużyć od granicy prowadzenia ruchu w km 475,96 zgodnie z przepisami DB 483.0101.

(5) Kierunek Kunowice - Oderbrücke: Rezonatory przytorowe SHP przed tarczami ostrzegawczymi i semaforami wjazdowymi stacji Oderbrücke

W przypadku jazdy pociągów bez PZB, tarcze ostrzegawcze i semafor wjazdowe stacji Oderbrücke z kierunku Kunowice są wyposażone dodatkowo w urządzenia przytorowe SHP w km 476,586 oraz w km 477,609. Jest to wymóg systemowy PKP PLK S. A.

W przypadku jazdy pociągów z aktywnym systemem PZB (spowodowanym przejściem klasy B sterowanym balisą zgodnie z 7.2.1.1.(4)):

Obsługa urządzeń PZB na pojeździe podczas przejazdu nad wymienionymi powyżej elektromagnesami przytorowymi SHP odbywa się zgodnie z instrukcją DB 483.0101, rozdział 7, ustęp (2).

(4) Fahrtrichtung Kunowice - Oderbrücke

Das führende Fahrzeug passiert die Ankündigungs-Balise in km 475,700, die die Umschaltung der Zugbeeinflussung ankündigt.

Anschließend passiert das führende Fahrzeug die Transitions-Balise in km 475,969, die nach der Quittierung durch den Tf das Umschalten der Zugbeeinflussung veranlasst [der STM SHP geht in Stand-by und der STM PZB geht von Stand-by in den aktiven Zustand (ab jetzt ist die PZB aktiv)].

Die nationalen Werte Deutschlands sind mit dem Überfahren der Transitions-Balise in Km 475,969 wirksam.

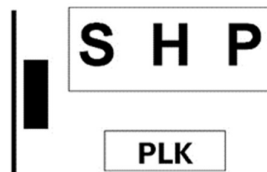
Die PZB-Streckeneinrichtung ist ab der Grenze der Betriebsführung km 475,96 nach den Regeln der DB - Vorschrift 483.0101 zu bedienen.

(5) Fahrtrichtung Kunowice – Oderbrücke: SHP-Magneten vor dem Evsig und Esig des Bahnhof Oderbrücke

Für Fahrten ohne PZB bleiben die Einfahrvorsignale und Einfahrsignale des Bahnhof Oderbrücke aus Richtung Kunowice unter streckenseitiger SHP-Ausrüstung. Die Systemanforderung der PKP PLK S.A besteht in der Ausrüstung mit ständig wirksamen 1000 Hz SHP Magneten im km 476,586 (200 m vor dem Evsig des Bf Oderbrücke) sowie im km 477,609 (200 m vor dem Esig des Bf Oderbrücke).

Für Züge mit wirksamem System PZB (hervorgerufen durch die balisengesteuerte Class-B-Transition nach 7.2.1.1.(4)) gilt:

Die Bedienung der PZB-Fahrzeugeinrichtung bei der Überfahrt über die oben aufgeführten ständig wirksamen 1000-Hz- SHP - Streckenmagneten erfolgt nach Ril 483.0101 Abschnitt 7 Abs (2).



Rysunek: 7.2.1.1: Wskaźnik SHP do oznaczania elektromagnesów przytorowych SHP dla jazdy z aktywnym systemem pojazdowym PZB.

Bild: 7.2.1.1: SHP-Tafel zur Kenntlichmachung von SHP-Streckenmagneten für die Fahrt mit fahrzeugseitig aktivem System PZB.

(6) Nieprawidłowości przy automatycznym przełączaniu systemów podczas jazdy

Kierunek jazdy Niemcy-Polska - Automatyczna zmiana poziomu NTC na tryb SHP nie nastąpiła:

Jeśli ma zostać wykonane przełączanie systemów podczas jazdy, a pojazd trakcyjny nie odebrał poleceń z balis w km 3,545 i 3,815, pociąg należy zatrzymać w odpowiednim miejscu - najpóźniej na podg. Kunowice - a przełączenie z PZB na SHP musi zostać wykonane na postoju. Urządzenie pojazdowe PZB należy obsługiwać przy elektromagnesach przytorowych SHP umieszczonych do odpowiedniego miejsca zatrzymania zgodnie z Ril 483.0101 rozdział 7 Ustęp (2).

(6) Unregelmäßigkeiten bei der fahrenden Transition

Fahrtrichtung Deutschland-Polen - Automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level NTC SHP hat nicht stattgefunden:

Wenn eine fahrende Transition durchgeführt werden soll, und das Triebfahrzeug die Kommandos der Balisen in km 3,545 und 3,815 nicht aufnahm, ist der Zug an einer geeigneten Stelle – spätestens am Abzw. Kunowice - anzuhalten und eine Umschaltung von PZB auf SHP im Stillstand durchzuführen. Die PZB-Fahrzeugeinrichtung ist an den sich bis zum geeigneten Halteplatz befindlichen SHP-Gleismagneten nach Ril 483.0101 Abschnitt 7 Abs (2) zu bedienen.

Kierunek jazdy Polska-Niemcy - Automatische NTC auf PZB nicht stattfinden:

Wenn die Systemumstellung während der Fahrt automatisch vor den Signalen des Bahnhof Oderbrücke durchgeführt wird, muss die Geschwindigkeit des Zuges sofort auf 50 km/h herabgesetzt werden, und der FdL des Bahnhofes Oderbrücke zu verständigen, dass der Zug vor dem Ausfahrtsignal Oderbrücke (in Richtung Frankfurt (Oder)) zum Halten gebracht wird. Der Zug hat am Ausfahrtsignal Oderbrücke auch bei Fahrstellung anzuhalten und die Systeme sind im Stillstand von SHP auf PZB umzuschalten. Die erfolgreiche Umstellung der Zugsicherungseinrichtung von SHP auf PZB meldet der Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter Oderbrücke in diesem Falle mit dem Wortlaut „Oderbrücke, Zug-Nr...PZB eingeschaltet“

7.2.1.2. Przelączenie urządzeń ABP na stacji Oderbrücke podczas postoju

a) Przelączenie urządzeń SHP na PZB na stacji Oderbrücke podczas postoju

Für die Umstellung des Systems SHP auf das System PZB ist das Anhalten des Zuges am Bahnhof Oderbrücke erforderlich. Um die Umstellung der Anlagen SHP/PZB zu veranlassen, muss ein Antrag bei der RJ gestellt werden.

Die erfolgreiche Umstellung der Anlagen SHP auf PZB meldet der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter Oderbrücke mit dem Wortlaut „Oderbrücke, Zug nr PZB eingeschaltet“.

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

b) Przelączenie urządzeń PZB na SHP na stacji Oderbrücke w czasie postoju

Der Umstellungspunkt für die Anlagen PZB auf SHP ist der Bahnhof Oderbrücke. Dazu wird am Bahnhof Oderbrücke ein Halt zur Transition angeordnet, der vom EVU zu bestellen ist.

Die PZB - Fahrzeuginrichtung muss so lange aktiv sein, wie eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nicht vorliegt. Erst mit Erteilen der Zustimmung zur Abfahrt darf von PZB auf SHP umgeschaltet werden. Bei Triebfahrzeugen, bei denen das Stromsystem und das Zugsicherungssystem nicht unabhängig voneinander ausgewählt werden können, sind vom EVU eigenverantwortlich Maßnahmen zur Erreichung des Schutzziels „Verhindern einer unzulässigen Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal in Richtung Polen“ festzulegen.

Fahrtrichtung Polen-Deutschland - Automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB hat nicht stattgefunden:

Wenn eine fahrende Transition zu PZB nicht vor den Vorsignalen des Bahnhof Oderbrücke automatisch realisiert wurde, ist die Fahrtgeschwindigkeit des Zuges unverzüglich auf 50 km/h herabzusetzen, und der FdL des Bahnhofes Oderbrücke zu verständigen, dass der Zug vor dem Ausfahrtsignal Oderbrücke (in Richtung Frankfurt (Oder)) zum Halten gebracht wird. Der Zug hat am Ausfahrtsignal Oderbrücke auch bei Fahrstellung anzuhalten und die Systeme sind im Stillstand von SHP auf PZB umzuschalten. Die erfolgreiche Umstellung der Zugsicherungseinrichtung von SHP auf PZB meldet der Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter Oderbrücke in diesem Falle mit dem Wortlaut „Oderbrücke, Zug-Nr...PZB eingeschaltet“.

7.2.1.2. Stehende Transition der Zugsicherungssysteme

a) Stehende Transition der SHP zu PZB im Bahnhof Oderbrücke

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

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

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

b) Stehende Transition von PZB nach SHP auf dem Bahnhof Oderbrücke

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

Die PZB - Fahrzeuginrichtung muss so lange aktiv sein, wie eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nicht vorliegt. Erst mit Erteilen der Zustimmung zur Abfahrt darf von PZB auf SHP umgeschaltet werden. Bei Triebfahrzeugen, bei denen das Stromsystem und das Zugsicherungssystem nicht unabhängig voneinander ausgewählt werden können, sind vom EVU eigenverantwortlich Maßnahmen zur Erreichung des Schutzziels „Verhindern einer unzulässigen Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal in Richtung Polen“ festzulegen.

Na pojazdach trakcyjnych przybyłych z kierunku Polski i powracających do Polski, nie wyjeżdżających poza stację Oderbrücke, system SHP pozostaje stale aktywny.

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

7.2.1.3. Odstępstwa od reguły dla pociągów z postojem na przystanku w Słubicach.

Przełączenie systemu z PZB na SHP wzgl. SHP na PZB pociągów z planowanym postojem na przystanku w Słubicach następuje podczas zatrzymania pociągów na przystanku osobowym w Słubicach. Podczas mijania rezonatorów SHP na km 476,586 i km 477,609 stosuje się odpowiednio zasady określone w pkt 7.2.1.1. ust. 5.

7.2.1.4. Wykonanie manualnego przełączenia podczas jazdy

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

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

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

7.2.1.5. Eksploatacja pojazdów trakcyjnych niewyposażonych w PZB

Pojazdy prowadzące pociągi mogą kursować bez kontroli przez systemu ABP PZB 90 na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym w rozumieniu § 3a EBO.

W takim przypadku maksymalna dozwolona prędkość wynosi 50 km/h na odcinku zarządzania przez DB InfraGO AG.

Brak wyposażenia pojazdu w PZB i niższą prędkość maksymalną należy podać przy zamawianiu trasy pociągu.

Bei Triebfahrzeugen aus Richtung Polen und wieder nach Polen zurückkehren, die nicht über den Bahnhof Oderbrücke hinausfahren, bleibt das SHP-System ständig eingeschaltet.

Der Triebfahrzeugführer muss nach Umschaltung auf SHP dies vor Abfahrt des Zuges dem Fahrdienstleiter Oderbrücke melden mit dem Wortlaut „Oderbrücke, Zug-Nr...SHP eingeschaltet“.

7.2.1.3. Abweichende Regelung für Züge mit Halt am Hp Słubice

Die Umschaltung von PZB auf SHP bzw. von SHP auf PZB für Züge mit planmäßigem Halt am Hp Słubice erfolgt während des Haltens am Hp. Słubice.

Für die Vorbeifahrt an den SHP-Magneten in km 476,586 und in km 477,609 gelten die Regeln des 7.2.1.1. Absatz (5) sinngemäß.

7.2.1.4. Durchführung einer manuellen Transition während der Fahrt

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

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

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

7.2.1.5. Einsatz von Triebfahrzeugen mit fehlender PZB-Ausrüstung

Führende Fahrzeuge von Zügen auf der Grenzbetriebsstrecke dürfen im Sinne von § 3a EBO auch ohne Zugbeeinflussung PZB 90 verkehren.

In diesem Fall beträgt im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.

Die fehlende Fahrzeugausrüstung und die niedrigere Höchstgeschwindigkeit sind bei der Trassenbestellung anzugeben.

7.2.2. Przełączanie radiołączności pociągowej

Przełączenia urządzeń na niemiecką łączność pociagową GSM-R należy dokonać w odpowiednim czasie pomiędzy wskaźnikiem „GSM-R - D“ ustawionym w km 476,200, a granicą prowadzenia ruchu, tak aby maszynista był dostępny dla dyżurnego ruchu Oderbrücke od granicy prowadzenia ruchu.

Przełączenia urządzeń na polską łączność pociagową GSM-R należy dokonać przy wskaźniku W33 „GSM-R - PL“ ustawionym w km 477,9.

7.2.3. Przełączanie systemów zasilania trakcji elektrycznej

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

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

Wskaźniki EI 3, EI 4 i EI 5 ustawione na stacji zmiany systemy Oderbrücke obowiązują również dla jazd manewrowych.

7.2.2. Transition der Zugfunksysteme

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

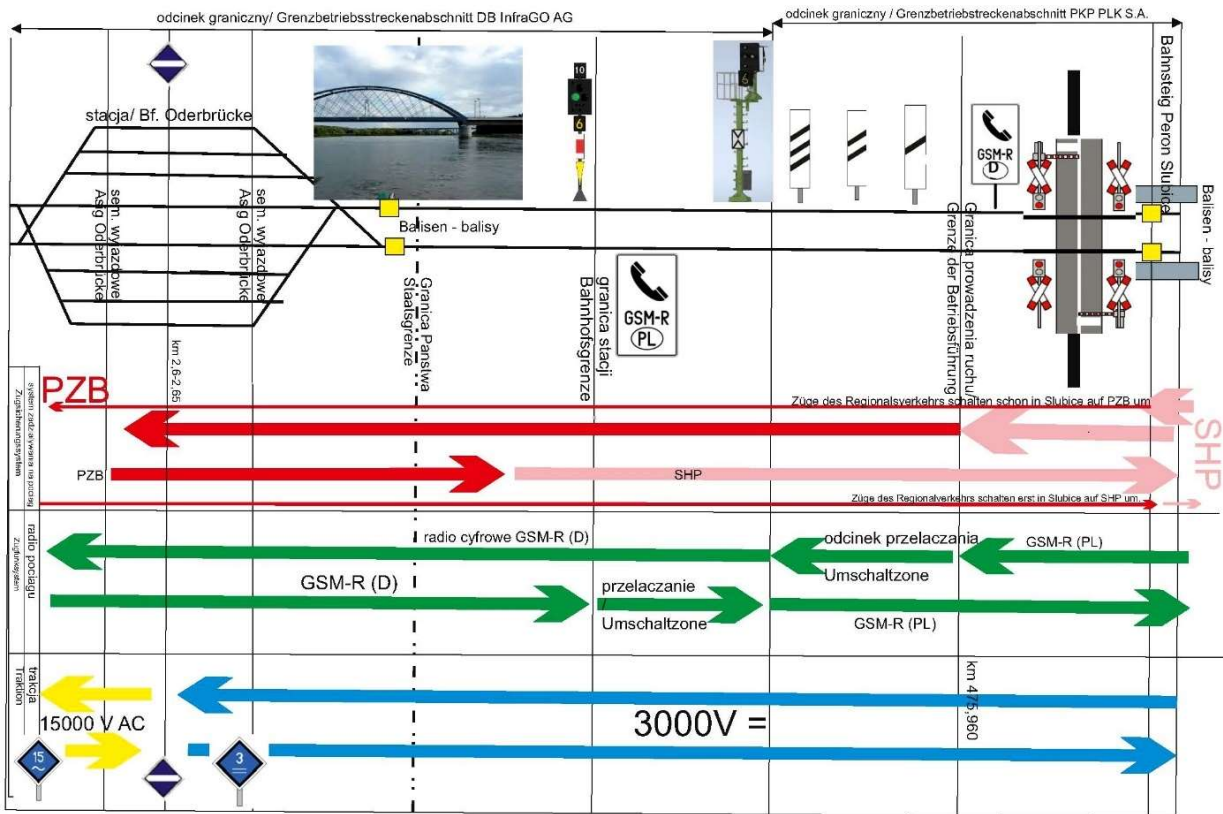
Die Umschaltung in das polnische GSM-R-Netz ist an der GSM-R Funknetztafel W 33 - aufgestellt in km 477,9 - vorzunehmen.

7.2.3. Transition der Oberleitungssysteme

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

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

Die auf dem Systemwechselbahnhof Oderbrücke aufgestellten Signale EI 3, EI 4 und EI 5 gelten auch für Rangierfahrten.



Transition der Systeme Zugfunk, Zugsicherung und Traktionsenergie am Übergang Oderbrücke-Rzepin
schemat przełączania podsystemów radio, SHP/PZB oraz trakcji na przejściu Rzepin-Oderbrücke
ausgearbeitet: V.IW-O-N-CS-P Kai-Uwe Schiemenz
+49 160 9745 4775 10.01.2026

8.6. Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej

8.6.1. Opis urządzeń

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

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

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym należące do DB InfraGO AG pomiędzy granicą utrzymania a miejscem zmiany systemu usytuowanego w stacji Oderbrücke jest zelektryfikowany w sieć trakcyjną - typu Re100 i zasilana prądem stałym o napięciu 3000 V. Odcinek Oderbrücke - od miejsca zmiany systemu- do Frankfurtu (Oder) zelektryfikowany w sieć trakcyjną - typu Re100 i zasilana 15 000 V prądem zmiennym o częstotliwości 16,7- Hz. Miejsce zmiany systemów znajduje się na stacji Oderbrücke w podziale wzdłużnym sieci trakcyjnej w km 2,6 - 2,65 na każdym z torów.

(...)

8.6.6. Bezpieczeństwo elektroenergetyczne

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

Prace na pojazdach kolejowych znajdujących się na torach zelektryfikowanych mogą być wykonywane tylko przy zachowaniu odstępu ochronnego 1,5 m od części znajdujących się pod napięciem. Warunkiem koniecznym do zachowania wyżej wymienionych odległości ochronnych jest poinstruowanie pracowników o zagrożeniach związanych z siecią trakcyjną oraz zapobieganie wypadkom. W przypadku osób, które nie zostały poinstruowane w dziedzinie kolejowym według DIN VDE 0105-103, obowiązuje odległość ochronna 3,0 m.

Bezpieczeństwo elektroenergetyczne przy przekroczeniu odstępu ochronnego od elementów sieci trakcyjnej

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

(...)

8.6. Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion

8.6.1. Beschreibung der Anlagen

Die Grenzbetriebsstrecke ist für den Betrieb mit elektrischen Triebfahrzeugen ausgerüstet.

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

Der Abschnitt der DB InfraGO AG ist zwischen der Instandhaltungsgrenze und der Systemtrennstelle im Bahnhof Oderbrücke mit Oberleitung der Bauart Re 100 der DB AG elektrifiziert und wird mit 3-kV Gleichspannung betrieben und der Abschnitt von der Systemtrennstelle bis Frankfurt (Oder) Pbf ist mit Oberleitung der DB AG - Bauart Re 100 elektrifiziert und wird mit 15-kV 16,7-Hz Einphasen-wechselspannung betrieben.

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

(...)

8.6.6. Sicherheitsmaßnahmen

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

Arbeiten an außen liegenden Teilen der Fahrzeuge dürfen unter der Oberleitung nur durchgeführt werden, wenn der Schutzabstand von 1,50 m zu unter Spannung stehenden Teilen nicht unterschritten wird. Voraussetzung für die Einhaltung des o.g. Schutzabstandes ist, dass die Beschäftigten bzgl. der Gefahren durch den Bahnbetrieb (hierzu zählen auch die Gefahren aus der Fahrleitung und Rückstromführung) und deren Abwendung an der Arbeitsstelle bahntechnisch unterwiesen sind. Für nicht nach DIN VDE 0105-103 bahntechnisch unterwiesene Personen gilt ein Schutzabstand von 3,0 m zu unter Spannung stehenden Teilen.

Sicherungsmaßnahme beim Unterschreiten des Schutzabstandes zur Oberleitung

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

(...)

9. Postanowienia końcowe

9.1. Postanowienia ogólne

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

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

(...)

9.3. Nadanie mocy prawnej

Aktualizacja nr 4 do „Miejscowego porozumienia granicznego między DB InfraGO AG Region Ost, Betrieb Netz Cottbus i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych we Zielonej Górze dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Rzepin - Frankfurt (Oder)“ wchodzi w życie dnia 14.06.2026 r.

Treść Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008r. nie stosuje się na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym regulowanym niniejszym MPG.

Zielona Góra

za/für die
PKP PLK SA

9. Schlussbestimmungen

9.1. allgemeine Regelungen

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

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

(...)

9.3. Inkraftsetzung

Die Aktualisierung Nr.4 der „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych in Zielona Góra für die Grenzbetriebsstrecke Frankfurt (Oder) - Rzepin“ tritt am 14.06.2026 in Kraft. *

Die Regeln der allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖGV aufgeführten Grenzbetriebsstrecke nicht angewendet. *

Cottbus,.....

za/für die
DB InfraGO AG

10. Załączniki

10.1. Wzory druków i określenia uzupełniające

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

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

www.dbinfrago.com/bt-rw

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

www.dbinfrago.com/bt-rw

10. Anhänge

10.1. Vordrucke und ergänzende Bestimmungen

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

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

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

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

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

6	<input type="checkbox"/> Fahren auf Sicht Polecenie jazdy na widoczność	<input type="checkbox"/> Fahren auf Sicht 0-40 zwischen / in müßig / w	und a	<input type="checkbox"/> Geschwindigkeitsbeschränkung Nie przekraczać prędkości x:41 und a	x:42 km/h
	<input type="checkbox"/> ist vom Fahren auf Sicht befreit	7-21 Signal Signal		<input type="checkbox"/> Ergebnis melden an przekazać ustalenia do x:30 [Frei text] (down / w, tekst)	x:30 [Frei text] (down / w, tekst)
7	<input type="checkbox"/> Starten in SR nach Vorbereiten einer Fahrt darf in SR starten Zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR	<input type="checkbox"/> darf vorbereiten am EOA zsezwolenie na rozpoczęcie jazdy, w trybie SR	7-21		
	<input type="checkbox"/> ist vom Fahren auf Sicht befreit	7-21 Signal Signal		<input type="checkbox"/> ist vom Fahren auf Sicht befreit	7-21
8	<input type="checkbox"/> BU sichern Zabezpieczyć przejazd kolejowo-drogowy	<input type="checkbox"/> Information über einen oder mehrere defekte Bahnhofs-gänge Powiadomienie o uszkodzonym przejeździe kolejowo-drogowym	8-40		
	<input type="checkbox"/> Höchstgeschwindigkeit Nie przekraczać prędkości	x:41			x:42 km/h
	<input type="checkbox"/> muss halten vor BU und darf weiterfahren, wenn BU gesichert ist musi zatrzymać się przed przejazdem kolejowo-drogowym dalsze jazda po zabezpieczeniu przejazdu	8-50			
	<input type="checkbox"/> Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung Jazdy z ograniczonym zasileniem energią	9-40			
	<input type="checkbox"/> Eingeschränkte Fahrstromversorgung Ograniczone zasilanie energią	9-40			
	<input type="checkbox"/> Fahren mit gesenktem Stromabnehmer Jechac z opuszczonym pantografem	9-75			

1	<input type="checkbox"/> Vorbofahrt am EOA Zezwolenie na przejechanie EOA / Zsezwolenie na przejechanie EOA / Signal darf vorbeifahren am EOA / Signal Ma zsezwolenie na przejechanie EOA / semafora	1-10			
	<input type="checkbox"/> ist vom Fahren auf Sicht befreit jest zwolniony z jazdy na widoczność	x:25			
	<input type="checkbox"/> Zusätzliche Anweisungen dodatkowe instrukcje	x:25 [Frei text] Czwolny tekst			
2	<input type="checkbox"/> Weiterfahren nach TR Zerwolenie na kontynuowanie jazdy po zatrzymaniu nach Vorbofahrt Hamowanie na zielono darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrtraubnis empfangen wurde Jezeli nie otrzymano żadnego MA, można kontynuować w trybie SR	2-10			
	<input type="checkbox"/> ist vom Fahren auf Sicht befreit jest zwolniony z jazdy na widoczność	x:25			
	<input type="checkbox"/> Zusätzliche Anweisungen dodatkowe instrukcje	x:25 [Frei text] Czwolny tekst			
3	<input type="checkbox"/> Verbleiben im Stillstand Polecenie pozostania na postoju Pozostac na postoju w obecni lokalizacji Preprowadzić procedury zakoczenia jazdy	3-15			
	<input type="checkbox"/> ist vom Fahren auf Sicht befreit jest zwolniony z jazdy na widoczność	x:25			
	<input type="checkbox"/> Zusätzliche Anweisungen dodatkowe instrukcje	x:25 [Frei text] Czwolny tekst			
4	<input type="checkbox"/> Widerruf eines Befehls Coñiñicie rozkazu	4-10			
	<input type="checkbox"/> Befehl rozkaz	4-10			
5	<input type="checkbox"/> Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung Polecenie jazdy z ograniczoną prędkością Geschwindigkeitsbeschränkung Nie przekraczać prędkości	x:41			
	<input type="checkbox"/> ist vom Fahren auf Sicht befreit jest zwolniony z jazdy na widoczność	x:41			
	<input type="checkbox"/> Zusätzliche Anweisungen dodatkowe instrukcje	x:39 [Frei text] Czwolny tekst			

Gültig ab 14.12.2025
wazne od 14.12.2025

302.2000/01

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

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

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczyna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit predkość
10	Gleis kann besetzt sein Tor może być zajęte	auf Sicht na widoczność
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis Ludzi na torze / dzieci w pobliżu toru	auf Sicht na widoczność
12	Fahrzeuge im Gleis Pojazdy na torze	auf Sicht na widoczność
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Na torze zamkniętym znajdują się kilka pociągów	auf Sicht na widoczność
14	Ein fiktiv in ein Stumpfgleis im Bereich der DB InfraGO AG Wjazd na tor zamknięty kołowym oporowym na obszarze DB InfraGO AG	30 km/h
15	Ein fiktiv in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis Wjazd na tor częściowo zajęty lub na tor, który jest tylko częściowo przejezdny lub na tor trojki zamknięty kołowym oporowym	20 km/h
16	Kein Durchbruchweg Brak drogi odcinanej za semaforem	30 km/h
17	Auf der Strecke nicht die Arbeit Jezdzą w okresie naszczepnego postępu ruchu	50 km/h
18	Reisung muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren Pociąg pasażerski musi wyjątkowo przejeżdżać przez tor towarowe	40 km/h
19	Personen gehen nicht ausreichend gesichert Pracownicy nie są odpowiednio zabezpieczeni	20 km/h
20	Spurrien nicht vor Eis und Schnee befreit Skowidzi nie oczyszczone ze śniegu i lodu	30 km/h
21	Reisendenübergang nicht gesichert Przejścia dla podróżnych nie zabezpieczone	5 km/h
22	Bauarbeiten Roboty)*
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis Miejsce nieprzejezdne na zamkniętym torze	auf Sicht na widoczność
24	Zustand nach Bauarbeiten Stan po robotach)*
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt Niezawiadomienia hieronikla robot	auf Sicht na widoczność
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La oder WOS Niższa predkość w stosunku do WOS lub La)*
27	Besetztes Gleis im gesperrten Gleis Pracownicy na zamkniętym torze	20 km/h und auf Sicht: 20 km/h i na widoczność
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau Podjężenie uszkodzenia nawierzchni	25 km/h und auf Sicht: 25 km/h i na widoczność
29	Mängel am Oberbau zły stan nawierzchni)*
30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) Podjężenie uszkodzenia sieci trakcyjnej (rowież na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
31	Verdacht auf Unwetterschäden (Eisrutsch, Sturmschäden usw.) Podjężenie uszkodzeń na skutkach zlych warunków atmosferycznych (usuwisko, wywroty itp.)	auf Sicht na widoczność
32		
33	PZB Streckenrichtungen gestört (gilt nicht bei Anzegeföhrung) Torowa urzadzenie PZB uszkodzone (nie ma zastosowania przy pociągach prowadzonych na wskazaniach kabinowych)	50 km/h
34	Wochen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależnośc si semaforów od zwróbn	50 km/h

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

gültig ab 14.12.2025
ważne od 14.12.2025

302.2000/01

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

Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 d/pl
(Rückseite)

<input type="checkbox"/> W6	Das Einführsignal Semator wjazdowy W6.10	Das Blocksignal des Bahnhofs der Abzw. stacji W6.13	Das Ausfahrtsignal wjazdowy W6.11	Das Zwischenignal erogowskaszowy W6.12
<input type="checkbox"/> W7	Beim Einfahren nachschieben bis Popychane przy rucznym z mejsca W7.10			
<input type="checkbox"/> W8	Übersicht La, Strecke Nr. Eintrag ltr. Nr. W8.10 ist gültig, W8.11 ist ungültig, nr bieżący W8.12 ist gültig, W8.13 ist ungültig, nie ważny.			
<input type="checkbox"/> W9	Unwirksamkeitssatz (UT) für Bahnübergang bedienen in W9.10			
<input type="checkbox"/> W10	Signal W7 „Arbeitszeitsignal“ aufgestellt. W10.10			
<input type="checkbox"/> W11	Wiederfahren nach Vorbeifahrt in W11.10			
<input type="checkbox"/> W12	Wiederfahren nach Vorbeifahrt an W12.10			

V Name Triebfahrzeugführer | Identifikator maszynisty Y Uhrzeit | Geozonia
 W Name Anzeigender | Identifikator des Anzeigers Z Endezeit | Kennung | Niepowtarzalny identyfikator

gültig ab 14.12.2025
wazne od 14.12.2025

<input type="checkbox"/> W1	Sie fahren W1.10	wegen liegengebliebenen Zug Nr. W1.11	an W1.12	an W1.13	an W1.14	an W1.15	an W1.16	an W1.17	an W1.18	an W1.19	an W1.20	an W1.21	an W1.22	an W1.23	an W1.24	an W1.25	an W1.26	an W1.27	an W1.28	an W1.29	an W1.30	an W1.31	an W1.32	an W1.33	an W1.34	an W1.35	an W1.36	an W1.37	an W1.38	an W1.39	an W1.40	an W1.41	an W1.42	an W1.43	an W1.44	an W1.45	an W1.46	an W1.47	an W1.48	an W1.49	an W1.50	an W1.51	an W1.52	an W1.53	an W1.54	an W1.55	an W1.56	an W1.57	an W1.58	an W1.59	an W1.60	an W1.61	an W1.62	an W1.63	an W1.64	an W1.65	an W1.66	an W1.67	an W1.68	an W1.69	an W1.70	an W1.71	an W1.72	an W1.73	an W1.74	an W1.75	an W1.76	an W1.77	an W1.78	an W1.79	an W1.80	an W1.81	an W1.82	an W1.83	an W1.84	an W1.85	an W1.86	an W1.87	an W1.88	an W1.89	an W1.90	an W1.91	an W1.92	an W1.93	an W1.94	an W1.95	an W1.96	an W1.97	an W1.98	an W1.99	an W1.100
<input type="checkbox"/> W2	Sie müssen zwischen W2.10																																																																																										
<input type="checkbox"/> W3	Sie dürfen zurücksetzen bis W3.10																																																																																										
<input type="checkbox"/> W4	Das Einführsignal Semator wjazdowy W4.10	Das Blocksignal des Bahnhofs der Abzw. stacji W4.13	Das Ausfahrtsignal wjazdowy W4.11	Das Zwischenignal erogowskaszowy W4.12																																																																																							
<input type="checkbox"/> W5	Das Vorsignal W5.10	Das Einführsignal semafora wjazdowych W5.11	Das Blocksignal des Bahnhofs der Abzw. stacji W5.13	Das Ausfahrtsignal semafora wjazdowych W5.11																																																																																							

302.2000V02

Gemeinsamer Anhang zu den ÖGV und ÖVED, Vordruck Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95 d/pl
Wspólny załącznik do MPFS a MPFTU, Załącznik językowy do polecenia 95.95 pl/d