

DB InfraGO AG | V.IW-O-N-CS-BP
Vetschauer Str. 65 | 03048 Cottbus

Anwender des Auszugs für
Eisenbahnverkehrsunternehmen aus der
Örtlichen Grenzvereinbarung für die Grenz-
betriebsstrecke Guben - Gubin;
Ril 302.2205Z01

DB InfraGO AG
Region Ost
Betrieb Netz Cottbus
Vetschauer Str. 65
03048 Cottbus

Kai-Uwe Schiemenz
kai-uwe.schiemenz@deutschebahn.com

+49 160 9745 4774

Zeichen: V.IW-O-N-CS-P

10.08.2026

Aktualisierung Nr. 2 der Örtlichen Grenzvereinbarung für die Grenzbetriebsstrecke Guben - Gubin - Auszug für die Eisenbahnverkehrsunternehmen - 302.2205Z01

Sehr geehrte Damen und Herren,

Anbei erhalten Sie den Entwurf der Aktualisierung Nr.2 des Auszugs für die Eisenbahnverkehrsunternehmen aus der Örtlichen Grenzvereinbarung für die Grenzbetriebsstrecke Guben - Gubin.

Zur besseren Verständlichkeit wird der Punkt der Staatsgrenze mit den Streckenverknüpfungen der DB-Strecke 6206 mit der PKP-Strecke 358 gleichgestellt.

Im Weiteren erfolgte eine Bereinigung von Druckfehlern und Konkretisierung von ungenauen Aussagen und die Aktualisierung von Bezeichnungen.

Es wurden Hinweise für Züge des Netzfahrplanes zu Baufahrplänen bei Baumaßnahmen im Nachbarland aufgenommen. Es wurden Regelungen getroffen, welche die Bestimmungen der 408.0412 zur Ausfertigung digitaler Befehle bei der DB InfraGO AG an den Grenzverkehr anpassen. Die Regeln für Fahrzeuge mit fehlender PZB-Ausrüstung wurden konkretisiert.

Die beabsichtigten Änderungen sind im Entwurf zur Aktualisierung Nr. 2 der Ril 302.2205Z01 farblich gekennzeichnet, mit *Sternchen* am Rande versehen, und in der Synopse begründet. Die Aktualisierung Nr. 2 soll auf der deutschen und auf der polnischen Seite am 13.12.2026 in Kraft treten.

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO AG



DB InfraGO AG | Sitz: Frankfurt am Main | Registergericht: Frankfurt am Main
HRB 50879 | USt-IdNr.: DE 199861757 | Vorsitz des Aufsichtsrats: Evelyn Palla
Vorstand: Dr. Philipp Nagl (Vorsitz), Jens Bergmann, Gerd-Dietrich Bolte, Dr. Katja Hüske, Dr. Imke Kellner,
Ralf Thieme



Ril 302.2205Z01

**Miejscowe porozumienie
graniczne**

zawarte między
DB InfraGO AG
Region Ost
Betrieb Netz Cottbus
oraz
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
(PKP PLK S.A.)
Zakład Linii Kolejowych w Zielonej
Górze
(zwanymi dalej stronami)

dla odcinka
eksploatowanego w ruchu
granicznym

Gubin – Guben

Obowiązuje od 01.04.2025
Wyciąg dla przewoźników

Aktualizacja nr 12

Obowiązuje od ~~14.12.2025~~ 13.12.2026

Örtliche Grenzvereinbarung

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

für die
Grenzbetriebsstrecke

Guben - Gubin

Gültig ab 01.04.2025
Auszug für EVU

Aktualisierung Nr. 12

Gültig ab ~~14.12.2025~~ 13.12.2026

*

*

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

Gemeinsame Ausgabe AGV+ÖGV Guben – Gubin: Aktualizacja // Aktualisierung Nr 12
Obowiązuje od // gültig ab 13.12.2026

<u>Strony porozumienia</u>			<u>Vertragspartner</u>
<u>Jednostka prowadząca</u>	<u>dla PKP PLK S.A.</u>	<u>Geschäftsführende Stelle</u>	<u>für die PKP PLK S.A.</u>
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych E-Mail Telefon	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Ul. Traugutta 10 65-025 Zielona Góra Sławomir Brożyński slawomir.brozynski@plk-sa.pl +48 68 41 92 480		Stellv. Direktor Betrieb E-Mail Telefon
<u>Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury</u> Naczelnik Działu Eksploatacji i Infrastruktury Pasażerskiej E-Mail Telefon	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Ul. Traugutta 10 65-025 Zielona Góra Łukasz Dobiecki lukasz.dobiecki@plk-sa.pl +48 68 41 92 292		<u>Für die Infrastruktur zuständige Stelle</u> Leiter des Bereichs E-Mail Telefon
<u>pracownik odpowiedzialny za MPG</u> E-Mail Telefon	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Ul. Traugutta 10 65-025 Zielona Góra Anna Gąsiorek anna.gasiorek@plk-sa.pl +48 68 41 92 235		<u>zuständige Stelle für die ÖGV</u> E-Mail Telefon
<u>Jednostka prowadząca</u>	<u>dla DB InfraGO AG</u>	<u>Geschäftsführende Stelle</u>	<u>für die DB InfraGO AG</u>
Kierownik działu E-Mail Telefon	DB InfraGO AG Region Ost Betrieb Netz Cottbus V.IW-O-N-CS Vetschauer Straße 65 03048 Cottbus Susanne Lewandowsky susanne.lewandowsky@deutschebahn.com +49-355-44-2378		Leiterin des Bereichs E-Mail Telefon
<u>Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury</u> Kierownik działu E-Mail Telefon	DB InfraGO AG Region Ost Betriebsbezirk Cottbus 3 / Guben V.IW-O-N-CS- BB07 Briesener Str. 6 15230 Frankfurt (Oder) Marcel Jank marcel.jank@deutschebahn.com +49 152 3741 3491		<u>Für die Infrastruktur zuständige Stelle</u> Leiter Betriebsbezirk E-Mail Telefon
<u>Miejsce opracowania</u> <u>Autor</u> E-Mail Telefon	DB InfraGO AG Region Ost Betrieb Netz Cottbus V.IW-O-N-CS-BP Vetschauer Straße 65 03048 Cottbus Kai-Uwe Schiemenz kai-Uwe.Schiemenz@deutschebahn.com +49 160 9745 4775		<u>örtlich zuständige Geschäftsführung</u> E-Mail Telefon

Do użytku na stanowisku pracy (...)	Anwender (...)
MPG Guben-Guben należy udostępnić w niezbędnym zakresie: - pracownikom KPI wykonującym zadania w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego, - pracownikom KPI sporządzającym regulamin techniczny, rozkłady jazdy, regulaminy tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót, - pracownikom uczestniczącym w planowaniu, realizacji lub nadzorze ruchu kolejowego i utrzymania. - instruktorom ruchu kolejowego.	Die ÖGV Guben-Gubin ist: - Mitarbeitern der EIU, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen, - Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne oder Betra aufstellen; - Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und in der Instandhaltung und - den Lehrkräften für den Bahnbetrieb zugänglich zu machen.

Spis treści		Inhaltsverzeichnis	
	Wykaz zmian	Nachweis der Aktualisierungen	5
	Wykaz skrótów	Abkürzungsverzeichnis	6
1.	Zakres obowiązywania	Geltungsbereich, Begriffsbestimmungen	7
1.1.	Podstawa prawna	Rechtsgrundlagen	7
1.2.	Postanowienia ogólne	Allgemeine Bestimmungen	7
1.3.	Określenie pojęć	Begriffsbestimmungen	8
2.	Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI	Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU	9
	(...)	(...)	
2.4.3.	Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej	Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den EIU	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	Netzfahrplan	10
3.2.3.	Indywidualny rozkład jazdy	Gelegenheitsverkehr	10
3.3.	Postanowienia eksploatacyjne dla kolejowych przesyłek nadzwyczajnych	Bestimmungen für außergewöhnliche Sendungen	10
3.3.1.	Ogólnie postanowień eksploatacyjnych	Allgemeine betriebliche Bestimmungen	10
3.3.2.	Miejscowe postanowienia eksploatacyjne	Örtliche Betriebliche Bestimmungen	11
	(...)	(...)	
4.	Koordinacja prac budowlanych	Koordinierung von Baumaßnahmen	14
4.5.	Zastępczy rozkład jazdy	Baufahrplan	14
	(...)	(...)	
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	17
5.1.1.	Czas pracy kolejowego przejścia granicznego	Arbeitszeiten der Grenzbetriebsstrecke	17
5.1.2.	Postępowanie przy przekraczaniu granicy państwowej	Maßnahmen beim Überschreiten der Staatsgrenze	17
5.1.3.	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke	17
5.2.	Stacja zmiany systemu	Systemwechselbahnhöfe	17
5.2.1.	Stacja Guben	Bahnhof Guben	17
5.2.2.	Stacja Gubin	Bahnhof Gubin	19
	(...)	(...)	
6.	Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej	Angaben zum Netzzugang	21
6.1.	Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty	Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien - mitzuführende Unterlagen	21
6.2.	Zasady akceptacji taboru kolejowego	Anforderungen an Fahrzeuge	21
6.2.1.	Wypożyczenia pojazdów w urządzeniach PZB	Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen	21
6.2.2.	Wypożyczenia pojazdów w urządzeniach radiołączności	Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk	22
6.3.	Proces akceptacji pracowników przewoźnika	Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU	22
6.3.1.	Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI	Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU	22
6.3.2.	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG	22
6.3.3.	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.	25
6.4.	Uregulowania dotyczące przydziału tras	Regelungen zur Trassenzuweisung.	25
7.	Miejscowe uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen	28
7.1.	Przepisy ruchu	Betriebsvorschriften	28
7.2.	Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania	Betriebliche Vorgaben zur Transition	38
7.2.1.	Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę	Transition der Zugsicherungssysteme	38
7.2.2.	Przełączanie radiołączności pociągowej	Transition der Zugfunksysteme	39
	(...)	(...)	
8.6.	Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej	Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion	41
9.	Postanowienia końcowe	Schlussbestimmungen	42
10.	Załączniki	Anhänge	43
10.1.	Wzory druków i określenia uzupełniające	Vordrucke und ergänzende Bestimmungen	43
10.1.1.	Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d	Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl 302.2000V01	44
10.1.2.	Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d	Zweisprachige nationale Befehle 21 – 95 d/pl 302.2000V02	46
	Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d	Wortlautbeiblatt 302.2000V02	47
	(...)	(...)	

Zmiany i uzupełnienia			Nachweis der Aktualisierungen	
Lp.	Dotyczy	Obowiązuje od	Poprawka wprowadzona dnia	przez
Lfd Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Berichtigung eingearbeitet	
			am	durch
1	Umsetzung der europäischen Befehle nach der DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1693 DER KOMMISSION vom 10. August 2023 Wdrożenie europejskich rozkazów ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/1693 z dnia 10 sierpnia 2023 r.	14.12.2025	14.12.25	Schiemeng
2	Neuordnung zu V.IW – Aktualisierung des IVV // Zmiana organizacyjna - Aktualizacja umowy o powiązaniu infrastruktury	13.12.2026		

*

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 skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	PNZ	Polnische Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr	PNZ
Niemiecki skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	Bza	Deutsche Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr (Betriebliche Zusatzanweisung)	Bza
Pociąg	poc.	Zug	Z
Posterunek zapowiadawczy	pzap.	Zugmeldestelle	Zmst
Punktowe urządzenia oddziaływania na pociąg	PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB
Samoczynne hamowanie pociągu	SHP	System der selbsttätigen Zugbremsung	SHP
Rozjazd	R	Weiche	W
Semafor wjazdowy	Swj.	Einfahrtsignal	Esig
Semafor wyjazdowy	Swy.	Ausfahrtsignal	Asig
Stacja		Bahnhof	Bf
Sygnał zaporowy	Z	Sperrsignal	Sperrsig
Sygnał zastępczy	Sz	Ersatzsignal	-
Wagon	wag.	Wagen	Wg
Wykaz ostrzeżeń stałych (WOS)	Dod. 2	Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS)	Dod. 2
Wykaz tymczasowych ograniczeń prędkości i innych szczegółów	La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten	La
Wykolejnica	Wk	Gleissperre	Gs
Regulamin sieci DB InfraGO AG	INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG	INB
Techniczne Warunki Użytkowania sieci DB InfraGO AG	TNB	Technische Netzzugangsbedingungen der DB InfraGO AG	TNB
Sterowanie ruchem kolejowym	srk	Leit- und Sicherungstechnik	LST
Detekcja Stanów Awaryjnych Taboru	DSAT	Ortungsanlagen für kritische Zustände an Fahrzeugen	HOA FBOA
Rozporządzenie o budowie i eksploatacji kolei	-	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung	EBO
Automatyka Bezpieczeństwa pociągu	ABP	Allgemeine Abkürzung für Zugsicherungssysteme	

1. Zakres obowiązywania

1.1. Podstawa prawna

Niniejsze MPG Gubin-Guben jest uzgadniane między stronami na podstawie:

- Umowy między Republiką Federalną Niemiec a Rzeczpospolitą Polską o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową, z dnia 14 listopada 2012r.;
- Umowy między Republiką Federalną Niemiec a Rzeczpospolitą Polską o budowie i utrzymaniu granicznych obiektów mostowych w ciągu federalnych linii kolejowych w Republice Federalnej Niemiec i w ciągu linii kolejowych o znaczeniu państwowym w Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 26 lutego 2008 r.,
- Umowy pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a DB Netz AG o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej (umowa o powiązaniu infrastruktury – IVV) [z dnia 22 września 2022r. z późniejszymi zmianami](#) ;

aby prowadzić do realizacji treści wymienionych powyżej umów na określonym poziomie roboczym na przejściu granicznym Gubin-Guben.

1.2. Postanowienia ogólne

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

Uwzględniając powyższe, w MPG dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Gubin-Guben można dopuszczać odstępstwa oraz uzupełnienia.

Dodatkowo, KPI określają organizację prac dla przygotowania i prowadzenia ruchu kolejowego na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym.

MPG Gubin-Guben ustala zasady prowadzenia ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym, tak, że jazdy pociągów z jednego obszaru prowadzenia ruchu w drugi obszar prowadzenia ruchu odbywać się będą w sposób bezpieczny i bez zakłóceń.

(...)

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

1. Geltungsbereich

1.1. Rechtsgrundlage

Die vorliegende ÖGV Guben-Gubin wird zwischen den oben aufgeführten Vertragspartnern auf Grundlage des:

- Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs über die deutsch-polnische Staatsgrenze, vom 14.11.2012;
- Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über den Bau und die Instandhaltung von Grenzbrücken in der Bundesrepublik Deutschland im Zuge von Schienenwegen des Bundes, in der Republik Polen im Zuge von Eisenbahnstrecken mit staatlicher Bedeutung vom 26.02.2008;
- Vertrages zwischen DB Netz AG und PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. über die Zusammenarbeit der Eisenbahninfrastrukturbetreiber (Infrastrukturverknüpfungsvertrag – IVV) [vom 22.09.2022 - in der jeweils gültigen Fassung](#);

abgeschlossen, um die Inhalte der oben aufgeführten Verträge, in der konkreten Arbeitsebene des Grenzüberganges Guben-Gubin, zu realisieren.

1.2. Allgemeine Bestimmungen

Für den grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb zwischen den Vertragspartnern gelten die 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 Guben-Gubin Abweichungen und Ergänzungen zulassen.

Außerdem vereinbaren die EIU-die Abläufe zur Vorbereitung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf der Grenzbetriebsstrecke.

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

(...)

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

Zakres obowiązywania

Niniejsze MPG Guben-Guben obowiązuje dla kolejowego ruchu granicznego między DB InfraGO AG a PKP PLK S.A. dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Gubin-Guben na szlaku granicznym wymienionym w punkcie 1.3.2. oraz na stacjach zmiany systemu wymienionych w punkcie 1.3.1 niniejszego porozumienia.

1.3. Określenie pojęć

W niniejszym MPG, użyto określić o następującym znaczeniu:

1.3.1. Stacja zmiany systemu

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

Po stronie niemieckiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest stacja Guben.

Po stronie polskiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest stacja Gubin.

1.3.2. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym

Odcinek między ustalonymi przez KPI stacjami zmiany systemu, na którym realizowana jest komunikacja kolejowa przez wspólną granicę państwową.

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym obejmuje również stacje zmiany systemu. Nie dotyczy to jazdy pociągów i jazd manewrowych, które nie uczestniczą w ruchu transgranicznym między Guben i Gubinem.

Odcinkiem eksploatowanym w ruchu granicznym dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest odcinek między stacjami Gubin-Guben.

Geltungsbereich

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

1.3. Begriffsbestimmungen

In dieser ÖGV werden Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

1.3.1. Systemwechselbahnhöfe

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

Auf der deutschen Seite ist der Bahnhof Guben Systemwechselbahnhof für den Reise- und Güterverkehr.

Auf der polnischen Seite ist der Bahnhof Gubin Systemwechselbahnhof für den Reise- und Güterverkehr.

1.3.2. Grenzbetriebsstrecke

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

Die Grenzbetriebsstrecke umfasst auch die Systemwechselbahnhöfe. Dies gilt nicht für Zug- und Rangierfahrten die nicht für den grenzüberschreitenden Verkehr Guben-Gubin bestimmt sind.

Grenzbetriebsstrecke für den Personen- und Güterverkehr ist die Strecke Guben – Gubin.

1.3.3. Granica prowadzenia ruchu

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

Granicą prowadzenia ruchu jest punkt styku linii kolejowej 358 (Granica Państwa) w km 94,257 (Primary Location Code PKP PLK S.A. = PL-2803) i linii kolejowej 6206 km 1,685 DB InfraGO AG.

(...)

1.3.3. Grenze der Betriebsführung

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

Grenze der Betriebsführung auf der Strecke Guben - Gubin ist die Streckenverknüpfung der Strecke 6206 (Staatsgrenze) in km 1,685 der ~~Strecke 6206~~ DB InfraGO AG ~~/km 94,257~~ und der ~~PKP~~ Strecke 358 der PKP PLK S.A. in km 94,257 (PLC: PL-2803).

(...)

1.3.8. Zdarzenie

Poważne wypadki, wypadki i incydenty według artykuł 3 Dyrektywy (EU) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei są w niniejszej umowie podsumowane jako zdarzenie oraz w niemieckim brzmieniu wyrażone jako zdarzenie niebezpieczne.

1.3.9. Zarządca infrastruktury (KPI)

podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

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

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

1.3.11. Aplikant

przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego. Aplikanci w niniejszym MPG są objęci wyrazem przewoźnik kolejowy.

1.3.8. Gefährliches Ereignis

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

1.3.9. Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

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

1.3.10. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) - Eisenbahnunternehmen

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

1.3.11. Zugangsberechtigte (ZB)

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

Zugangsberechtigte werden in der vorliegenden ÖGV unter EVU subsumiert.

2. Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI

(...)

2.4.3. Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej

(...)

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

2.4.4. Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi

Kierującymi ruchem kolejowym na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Gubin - Guben są:
- ze strony DB InfraGO AG
Centrum Zarządzania Ruchem Region Ost w Berlinie;
- ze strony PKP PLK S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym – Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu.

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

(...)

3. Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady

(...)

3.2. Rozkład jazdy

(...)

3.2.2. Sieciowy (roczny) rozkład jazdy

(...)

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

Zmiany i uzupełnienia do rocznego rozkładu jazdy uzgadnia się odrębnie.

3.2.3. Indywidualny rozkład jazdy

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

(...)

2. Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU

(...)

2.4.3. Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern

(...)

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

2.4.4. Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen

Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke Guben - Gubin sind seitens der
- DB InfraGO AG
die Betriebszentrale Netzdisposition Berlin der Region Ost;
- der PKP PLK S.A.
die Betriebsleitung (Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym) in Warschau, Außenstelle in Poznan.
Bei Abweichungen vom Fahrplan oder teilweiser eingeschränkter Fahrwegverfügbarkeit treffen die Betriebsleitstellen beider EIU Entscheidungen zur Fortführung eines sicheren Zugbahnbetriebes.

(...)

3. Infrastrukturdaten, Fahrpläne

(...)

3.2. Fahrpläne

(...)

3.2.2. Netzfahrplan

(...)

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

Änderungen und Ergänzungen zum Netzfahrplan werden gesondert vereinbart.

3.2.3. Gelegenheitsverkehr

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

(...)

3.3. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych

3.3.1. Ogólne postanowienia eksploatacyjne

1. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych odbywa się na podstawie karty ~~UIC~~ IRS 50502 oraz ~~UIC~~ IRS 50596-6 dla transportu kombinowanego i regulacji krajowych.

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

Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. składa wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej zgodnie z Regulaminem sieci PKP PLK S.A.

Przewoźnik podaje we wniosku o przydzielenie trasy ~~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 częściej przesyłek nadzwyczajnych może zostać uzgodniony przewóz określonymi pociągami w stałych relacjach i o stałych warunkach przewozu. Warunki przewozu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym łącznie ze stacjami zmiany systemu jak również numery zgód DB Bza i PNZ PKP PLK S.A. podaje się w rozkładzie jazdy. Te pociągi traktuje się zawsze tak jak pociągi z przesyłką nadzwyczajną, nawet wówczas, gdy takiej przesyłki nie przewożą.

(...)

5. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych może być prowadzony tylko w uzgodnionych pociągach w uzgodnione dni. Jeśli przewóz przesyłki nadzwyczajnej, która była przewidziana jako przewóz jednorazowy, nie nastąpił w uzgodnionym rozkładzie jazdy pociągiem, należy złożyć wniosek o nowy rozkład jazdy pociągów.

6. W przypadku komisijnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej przed przyjęciem na obszar infrastruktury PKP PLK S.A. przewoźnik ~~przyjmujący przesyłkę nadzwyczajną~~ przekazuje protokół ze sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej do właściwej Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. celem wydania zarządzenia przewozu.

3.3. Außergewöhnliche Sendungen

3.3.1. Allgemeine betriebliche Bestimmungen

1. Der Transport erfolgt auf Grundlage der IRS 50502 und IRS 50596-6 ~~der UIC~~ für den Kombinierten Ladungsverkehr, sowie der nationalen Gesetze und Richtlinien.

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

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

Das EVU ~~übermittelt mit der~~ gibt in den Trassenanmeldungen sowohl die DB Bza-Nummer ~~und wie auch~~ die PNZ-Nummer ~~an der PKP-PLK S.A.~~

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

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

(...)

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

6. Wenn eine Prüfung der außergewöhnlichen Sendung durch eine Kommission vor der Übernahme in den Bereich der Infrastruktur der PKP PLK S.A. erfolgen soll, ist das Protokoll der Übernahme durch das ~~übernehmende~~ EVU an die zuständige Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. mit dem Ziel der Erteilung der Beförderungsanordnung~~weisung~~ zu senden.

3.3.2. Miejscowe postanowienia eksploatacyjne

Postanowienia dla relacji Gubin - Guben

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

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

- przewóz przesyłki nadzwyczajnej ma odbywać się ze zmniejszoną prędkością, dyżurny ruchu stacji Gubin informuje maszynistę pociągu rozkazem;
- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze DB InfraGO AG, konwojent na odcinku DB InfraGO AG zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchowi stacji Gubin.

Postanowienia dla relacji Guben - Gubin

(Do §23. Ir-10 -Tryb przekazywania przesyłek nadzwyczajnych na stacji Guben)

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

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

2. Jeżeli wymagane jest Komisyjne sprawdzenie przesyłki, przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej z zagranicy i dopuszczenie jej do przewozu po liniach zarządzanych przez PKP PLK S.A. odbywa się po przedstawieniu przez przewoźnika po stronie polskiej protokołu 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 Guben.

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

Przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej do przewozu odbywa się komisyjnie przez przewoźnika kolejowego po stronie polskiej i nadawcę. Przewodniczącym komisji jest uprawniony

3.3.2. Örtliche Betriebliche Bestimmungen

Bestimmungen für die Relation Gubin - Guben

Nach Erhalt der Information über das Vorhandensein von außergewöhnlichen Sendungen in vom FdL Gubin angebotenen Zügen, prüft der FdL Guben die für den Abschnitt der DB InfraGO AG - Staatsgrenze - Guben geltenden Beförderungsbedingungen, und kann dem FdL des Bahnhofs Gubin die Zustimmung zum Anbieten des Zuges erteilen.

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

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

Bestimmungen für die Relation Guben - Gubin

(Art und Weise der Übergabe außergewöhnlicher Sendungen auf dem Bahnhof Guben gemäß den Festlegungen des § 23 der polnischen Vorschrift Ir-10.)

1. Im Falle einer außergewöhnlichen Sendung, die aus dem Ausland an einem Bahnhof in Polen oder im Transit in ein anderes Land übernommen werden soll, beantragt das in Polen auftretende EVU die Zustimmung zur Beförderung außergewöhnlicher Sendungen beim Samodzielnego Wieloosobowego Stanowiska ds. Przewozów Nadzwyczajnych - der **selbstständige Multifunktionsstelle 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 **das dem** in Polen auftretende EVU an den Arbeitsplatz für außergewöhnliche Transporte in der polnischen **BZ Netzdisposition** in Poznan, mindestens eine Stunde vor der vorgesehenen Fertigmeldung des Zuges auf dem Bf. Guben, 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 Guben zu berücksichtigen. Die durch eine Kommission durchzuführende Annahme einer außergewöhnlichen Sendung zur Beförderung erfolgt durch das das in Polen auftretende EVU und dem

pracownik przewoźnika po stronie polskiej. Komisyjne sprawdzenie przesyłki i przyjęcie jej do przewozu musi się odbyć w taki sposób, aby przewóz tej przesyłki nie powodował zagrożenia ruchu kolejowego.

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

3. Przyjmowanie przesyłek nadzwyczajnych poprzedza sporządzenie protokołu komisijnego 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. ~~Zgoda ze zarządzeniem~~ Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej wydawana jest pisemnie przewoźnikowi po stronie polskiej i zainteresowanym pracownikom Zarządcy DB InfraGO AG.

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

Przewóz przesyłki nadzwyczajnej

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

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

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

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

- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze PKP PLK S.A., konwojent na odcinku PKP PLK S.A. zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchowi stacji Guben. Dyżurni ruchu DB InfraGO AG informują o tym załącznikiem językowym przyczyna nr W2.

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 Netzdisposition](#) 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 Netzdisposition](#) in Poznan zu senden ist.

Beförderungsanordnung

4. Die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung ordnet der Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der BZ in Poznań, nach Erhalt einer Mitteilung in Form [eines 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 Guben in Richtung Staatsgrenze befördert werden soll, ist die Sendung auf dem Bahnhof Guben zurückzuhalten.

Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung

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

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

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

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

4. Koordynacja prac budowlanych	4. Koordinierung von Baumaßnahmen	*
(...)	(...)	
4.5. Zastępczy rozkład jazdy	4.5. Baufahrplan	
(...)	(...)	
Przeprojektowanie tras przez DB InfraGO AG z przyczyn związanych z siecią linii kolejowych może nastąpić wyłącznie wtedy, gdy przyczyna leży w sieci DB InfraGO AG. Jeśli przyczyna (np. prace budowlane) ma miejsce w sąsiednim kraju, odpowiednie zmiany nie mogą być realizowane przez DB InfraGO AG jako zmiany spowodowane czynnikami sieciowymi. W takich przypadkach niezbędne zlecenie zmiany musi zostać złożone przez przewoźnika, który złożył zamówienie na trasę.	Eine netzausgelöste Neukonstruktion von Trassen durch die DB InfraGO AG kann nur erfolgen, wenn der auslösende Anlass im Netz der DB InfraGO AG liegt. Liegt der Anlass (z. B. eine Baumaßnahme) im Nachbarland, können entsprechende Änderungen nicht als netzausgelöste Änderung durch die DB InfraGO AG bearbeitet werden. Die erforderliche Änderungsbestellung ist in diesen Fällen durch das trassenbestellende EVU auszulösen.	* * * * *
(...)	(...)	

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

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

5.1. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(...)

5.1.3. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

- (1) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Gubin - Guben jest szlakiem jednotorowym nie zelektryfikowanym.
- (2) Miarodajne pochylenie dla poszczególnych odcinków wynosi: Guben - Granica Państwa 2,3 ‰, oraz Granica Państwa - Gubin 2,5 ‰.
- (3) Droga hamowania na całym odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym wynosi 700 m.
- (4) Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka DB InfraGO AG, ujęta jest w wykazie maksymalnej prędkości VzG.
Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka PKP PLK S.A. podana jest w wykazie maksymalnych prędkości w Regulaminie sieci, dostępnym na stronie internetowej Spółki PKP PLK S. A. <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/> na dany rozkład jazdy pociągów dla linii kolejowej 358, ujętymi w załączniku 2.
- (5) Na odcinku granicznym obowiązuje skrajnia **taboru typu G2 (UIC)**.
- (6) Między posterunkami ruchu Guben i posterunkiem Gubin zabudowane są urządzenia blokady liniowej półsamoczynnej jednotorowej dwukierunkowej z blokiem pozwolenia.
- (7) Po polskiej stronie jest radiołączność pociągowa analogowa kanał R2, a po stronie niemieckiej jako radiołączność pociągowa GSM-R.
Dyżurny ruchu Guben B1 wyposażone jest w urządzenia radiołączności pociągowej polskiej kanał R2.
- (8) Urządzenia oddziaływania na pociąg DB InfraGO AG i PKP PLK S.A. eksploatowane są w różnych systemach.

Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym znajduje się urządzenie SHP przed semaforem wjazdowym L na stację Gubin.

Szlak graniczny od tarczy ostrzegawczej Va stacji Guben wyposażony jest w urządzenia punktowego oddziaływania na pociąg (PZB 90).

- (9) ~~Dla pociągów przekraczających granicę obowiązują~~ ~~klasy linii, C3 (nacisk osi na szynę 196 kN, na mb szyny 71 kN)~~ ~~maksymalne naciski oraz nacisk liniowy dla odcinka DB InfraGO AG, podane są w rejestrze infrastruktury dostępnym na stronie internetowej DB InfraGO~~ ~~Infrastrukturregister dla linii kolejowej 6206.~~

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

5.1. Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke

(...)

5.1.3. Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke

- (1) Die Grenzbetriebsstrecke Guben - Gubin ist eine eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke.
- (2) Die maßgebende Neigung der Grenzbetriebsstrecke beträgt zwischen Bahnhof Guben bis zur Staatsgrenze 2,3 ‰ und von der Staatsgrenze bis zum Bahnhof Gubin 2,5 ‰.
- (3) Der Bremsweg auf der gesamten Grenzbetriebsstrecke beträgt 700m.
- (4) Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für die Streckenabschnitte der DB InfraGO AG wird im VzG vorgegeben.
Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für den Streckenabschnitt der PKP PLK S.A. sind in dem Verzeichnis der maximal zulässigen Geschwindigkeiten im „Regulamin Sieci“ auf der Internet-Seite der PKP PLK S.A. <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/> im Anhang 2 für die Strecke 358 angegeben.
- (5) Auf der Grenzbetriebsstrecke gilt die Fahrzeugumgrenzungslinie G2 (UIC).
- (6) Zwischen den Betriebsstellen Guben und Gubin ist ein nicht selbsttätiger Streckenblock für eingleisige Strecken mit Erlaubniswechsel vorhanden.
- (7) Auf polnische Seite ist analoger Zugfunk des Kanals R2 nach polnischem System und auf deutscher Seite GSM-R Zugfunk vorhanden.
Der Fdl Guben B1 ist mit polnischem Funkgerät des Kanals R2 ausgerüstet.
- (8) Die Zugbeeinflussungsanlagen werden bei der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. mit unterschiedlichen Systemen betrieben.
Auf der Grenzbetriebsstrecke befindet sich eine SHP - Anlage vor dem Einfahrsignal L des Bahnhof Gubin.

Ab Einfahrvorsignal Va des Bahnhofs Guben ist die Strecke, mit Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB), Bauart PZB 90 ausgerüstet.

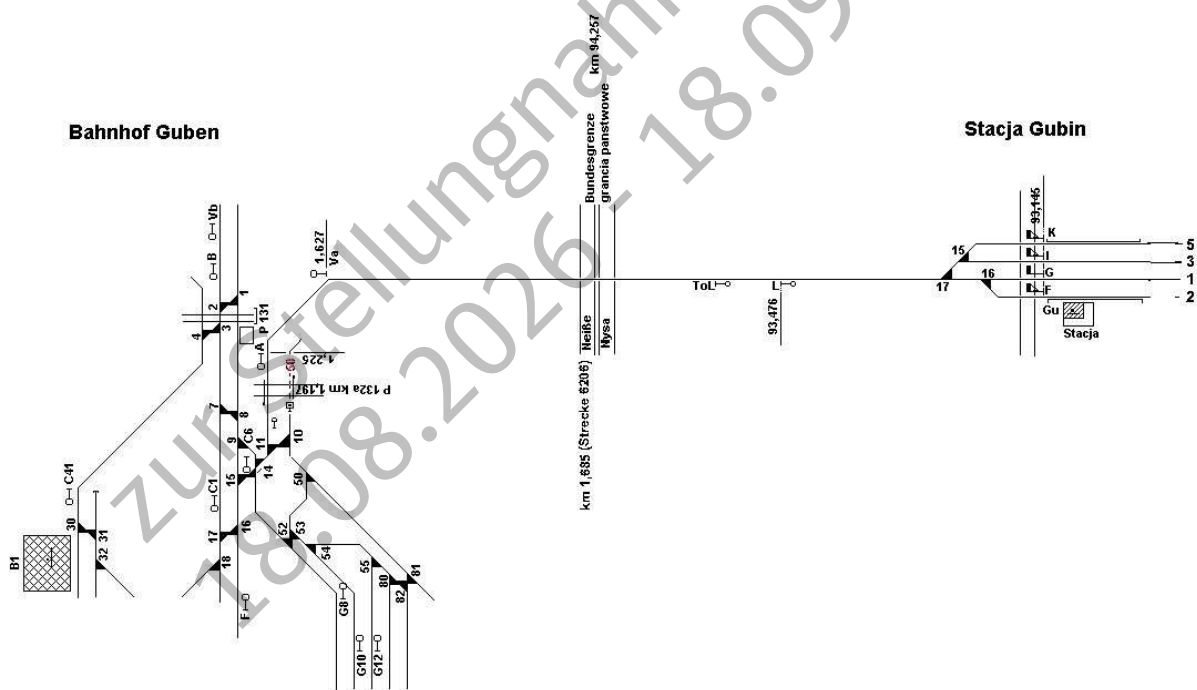
- (9) ~~Für grenzüberschreitende Zugfahrten gilt die~~ ~~Streckenklasse, C3 (20 t Radsatzlast, 7,2 t/m und Meterlast)~~ ~~für die Streckenabschnitte der DB InfraGO AG sind im Infrastrukturregister für die Strecke 6206~~ ~~vorgegeben.~~

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

(10) Auf der Grenzbetriebsstrecke befinden sich nachfolgende Bahnübergänge.

5.1. A01 Plan schematyczny odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

5.1.A01 Schematischer Lageplan der Grenzbetriebsstrecke



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

5.2.1. Stacja Guben (PLC: DE-14163)

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

(2) Stacja Guben posiada nastawnię dysponującą „B 1” i jedną nastawnię wykonawczą „W 2” konstrukcji Gs II.

Stacja wyposażona jest w sygnalizację świetlną systemu HL zgodnie instrukcją sygnalizacji DB 301.0103.

(3) Stacja jest zelektryfikowana (sieć trakcyjna-15 kV, 16,7 Hz jednofazowego prądu zmiennego).

(4) Miarodajne pochylenie wynosi 3,3‰.

(5) Stacja Guben jest wyposażona w system PZB.

(6) Stacja wyposażona jest w radiołączność manewrową GSM-R (RoR) oraz w polską analogową radiołączność pociągową.

Wyposażenie nastawni Guben B1 w polską radiołączność pociągową analogową klasy B zakończy się wraz z uruchomieniem nowej nastawni „ESTW Guben” z dniem zmiany rozkładu jazdy 2027/2028. Od tego momentu pojazdy wjeżdżające na sieć DB InfraGO AG muszą być wyposażone w urządzenia pokładowe systemu GSM-R.

a) Do czasu uruchomienia GSM-R (PL) dozwolone jest używanie polskiej analogowej radiołączności pociągowej na stacji Guben w przypadkach wymienionych w punkcie 7.2.2.

b) Na nastawni „B 1” stacji Guben został zainstalowany radiotelefon „Koliber” PKP PLK S.A. Pracuje w zasięgu stacji Gubin – kanał R2. Znak wywoławczy brzmi: „Guben B1”.

(...)

5.2. Systemwechselbahnhöfe und Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke

5.2.1. Bahnhof Guben (PLC: DE-14163)

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

(2) Der Bahnhof Guben besitzt ein besetztes Fahrdienstleiterstellwerk „B 1“ und ein besetztes Weichenwärterstellwerk „W 2“ der Bauform Gs II. Der Bahnhof ist mit Lichtsignalen des HL-Systems gemäß 301.0103 ausgerüstet.

(3) Der Bahnhof ist mit einer Oberleitungsanlage (15kV-, 16,7 Hz Einphasen-Wechselstrom) ausgestattet.

(4) Die maßgebende Neigung beträgt 3,3‰.

(5) Der Bahnhof Guben ist mit PZB ausgerüstet.

(6) Der Bahnhof ist mit GSM-R Rangierfunk (RoR) und mit dem polnischen analogen Zugfunk ausgerüstet.

Die Ausrüstung des Stellwerks Guben B1 mit polnischem analogem Zugfunk der Klasse-B endet mit der Inbetriebnahme des ESTW Guben zum Fahrplanwechsel 2027/2028. Ab diesem Zeitpunkt müssen führende Fahrzeuge mit GSM-R Fahrzeuggeräten ausgerüstet sein.

a) Bis zur Inbetriebnahme von GSM-R (PL) wird die Nutzung des polnischen Analogfunks für die im Abschnitt 7.2.2. aufgeführten Fälle auf dem Bahnhof Guben zugelassen.

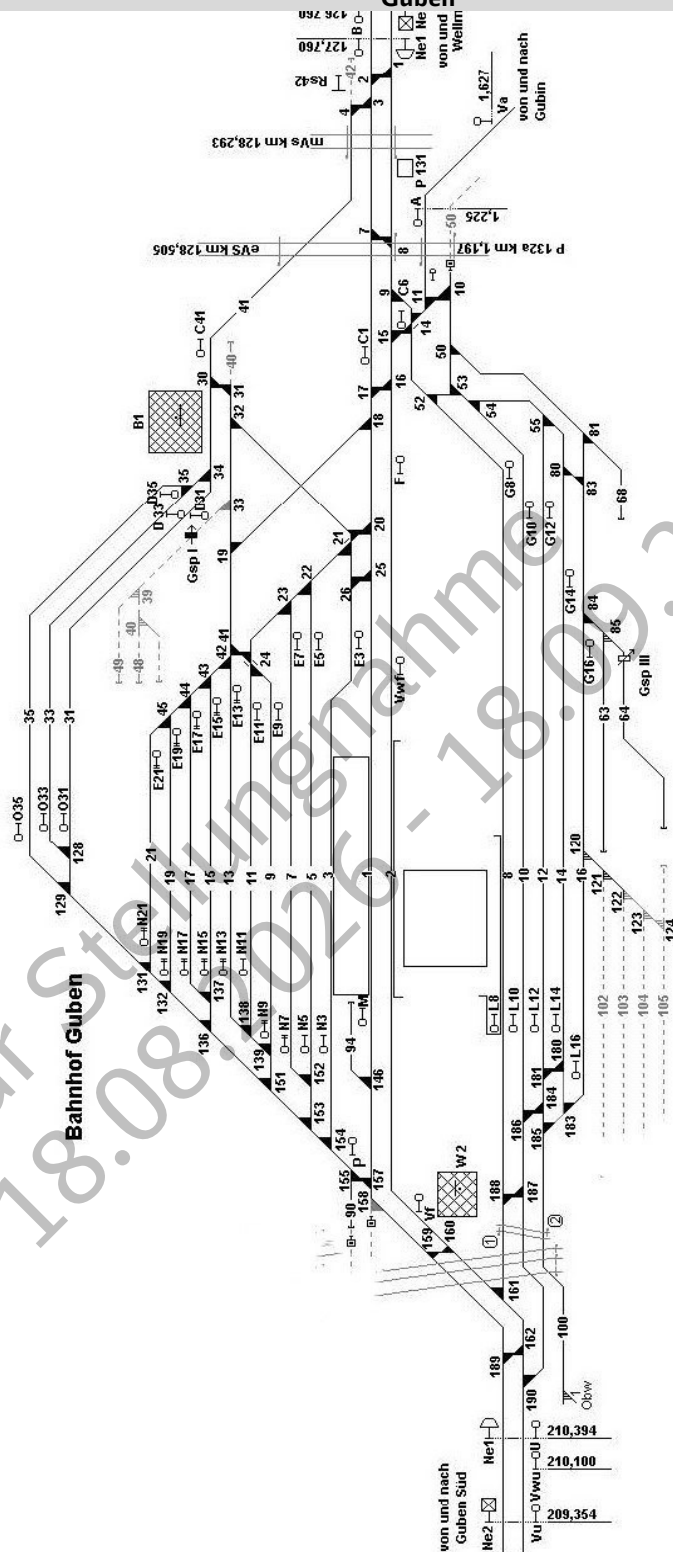
b) Auf dem Stellwerk „B 1“ des Bahnhofs Guben wurde ein Funkgerät „Koliber“ der PKP PLK S.A. installiert. Dieses arbeitet in der Funkzelle des Bahnhofs Gubin, Kanal R2. Der Rufname lautet „Guben B1”.

(...)

*
*
*
*
*

5.2.1.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na
odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym:
Guben

5.2.1A01 Schematische Lagepläne der
Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke:
Guben



Gemeinsame Ausgabe AGV+ÖGV Guben – Gubin: Aktualizacja // Aktualisierung Nr 12
Obowiązuje od // gültig ab 13.12.2026

5.2.2. Stacja Gubin (PLC: PL-2800)

- (1) Stacja przystosowana jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego.
- (2) Stacja Gubin posiada nastawnię dysponującą „Gu” i nastawnię wykonawczą „Gu-1”.
Nastawnia dysponująca wyposażona jest w urządzenia mechaniczne ręczne, a nastawnia wykonawcza w urządzenia mechaniczne scentralizowane.
- (3) Stacja wyposażona jest w sygnalizację świetlną i kształtową oraz nie jest zelektryfikowana.
- (4) Miarodajne pochylenie wynosi 0,7‰.
- (5) Stacja wyposażona jest w radiołączność analogową pociągową.
- (6) Wykaz dopuszczalnej długości pociągów towarowych w metrach (wraz z czynnymi lokomotywami)

5.2.2. Bahnhof Gubin (PLC: PL-2800)

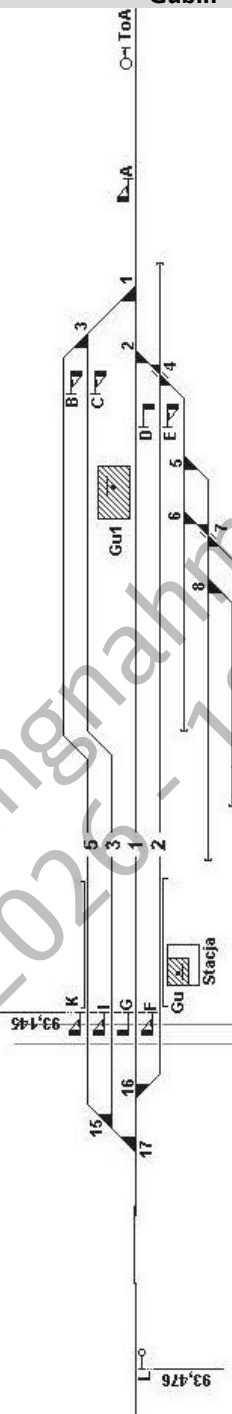
- (1) Der Bahnhof ist für den Personen- und Güterverkehr ausgelegt.
- (2) Der Bahnhof Gubin besitzt ein Fahrdienstleiterwerk „Gu“ und ein Weichenwärterstellwerk „Gu“ 1“.
Das Stellwerk „Gu“ ist ein Schlüsselstellwerk und das Stellwerk „Gu 1“ ist ein mechanisches Stellwerk.
- (3) Der Bahnhof ist mit Licht- und Formsignalen ausgerüstet und ist nicht elektrifiziert.
- (4) Die maßgebende Neigung des Bahnhofs Gubin beträgt 0,7‰.
- (5) Der Bahnhof ist mit analogem Zugfunk ausgerüstet.
- (6) Verzeichnis der zugelassenen Zuglängen von Güterzügen in Metern (einschließlich der arbeitenden Lokomotiven)

Odcinek Abschnitt	Długość pociągu Länge des Zuges		Perony Bahnsteige			
	Dopuszczalna zulässig		Stacja Bahnhof	Peron Bahnsteig	Wysokość Höhe	Długość Länge
	Kierunek Richtung					
	PL-DE	DE-PL				
Czerwieńsk – Granica Państwa /Staatsgrenze	630	630	Gubin tor / Gleis 2	1	300 mm	100 m

5.2.2.A01 - Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym: Gubin

5.2.2.A01 - Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke: Gubin

Stacja Gubin



6. Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej

6.1. Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty

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

Dodatkowe uregulowania odpowiednich KPI obowiązują na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, Miejscowego Porozumienia Granicznego (MPG). Maszynistom muszą być dostępne dane z rozkładu jazdy mające zastosowanie do pociągu oraz informacje z La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB) dla całego odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym. Maszynista pojazdu trakcyjnego musi mieć możliwość przeglądania informacji dotyczących opisu linii "Streckenbuch" na obszarze zarządzania DB InfraGO AG.

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

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

Dostęp do danych z La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB)

DB InfraGO AG udostępnia informacje o La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB) dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym przewoźnikowi, który złożył wniosek o przydzielenie trasy do DB InfraGO AG. Jeśli przewoźnik ten nie składa jednocześnie wniosku o przydzielenie trasy do PKP PLK S.A., zobowiązany jest udostępnić informacje o La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB) swojemu partnerowi współpracującemu po stronie polskiej.

6.2. Zasady akceptacji taboru kolejowego

6.2.1 Wyposażenia pojazdów w urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy

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

(2) Jeśli przejazd odbywa się zgodnie z warunkami określonymi w punkcie 7.2.1.5, dozwolone są odstępstwa od postanowień ust. (1).

6. Angaben zum Netzzugang

6.1 Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien – mitzuführende Unterlagen

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

Zu den Regelungen der jeweiligen EIU gelten zusätzlich auf der Grenzbetriebsstrecke die Bestimmungen der Örtlichen Grenzvereinbarungen (ÖGV). Dem Triebfahrzeugführer müssen die für den Zug geltenden Fahrplanangaben und La-Angaben für die gesamte Grenzbetriebsstrecke zur Verfügung stehen.

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

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

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

Zugang zu den La-Angaben

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

6.2. Anforderungen an Fahrzeuge

6.2.1. Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen

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

(2) Wenn die Fahrt nach den Bedingungen des Punktes 7.2.1.5. stattfindet, sind Abweichungen von Punkt (1) zulässig.

6.2.2. Wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności

(1) Pojazdy kolejowe kursując na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym DB InfraGO AG muszą być wyposażone w zainstalowane na stałe lub przenośne urządzenie pokładowe systemu radiołączności pociągowej GSM-R z wyjątkiem postanowień ust. (3).

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

(3) W przypadku pojazdów trakcyjnych, które zgodnie z warunkami określonymi w pkt 7.2.1.5 kursują wyłącznie na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym z Polski tylko do stacji zmiany systemu Guben lub z powrotem – można zrezygnować z wyposażenia w GSM-R, jeżeli polski system radiołączności pociągowej na kanale 2 jest aktywny.
Wyjątek ten ma zastosowanie do czasu zmiany rozkładu jazdy 2027/2028.

6.2.3 Zarządzanie redukcji hałasu

Przewoźnik zamawiający trasy pociągów w DB InfraGO jest odpowiedzialny za zapewnienie, że używane pojazdy trakcyjne spełniają wymagania technicznej specyfikacji interoperacyjności TSI "Hałas". W przypadku eksploatacji silników spalinowych należy zdefiniować stan wyłączenia. **Wyłączenie** odnosi się do stanu, w którym pojazd i dostępne w nim urządzenia są wyłączone. Podczas wyłączenia nie występuje emisja hałasu. W celu uruchomienia należy przeprowadzić proces przygotowania do eksploatacji, który musi zostać uwzględniony przez przedsiębiorstwo kolejowe w procesie eksploatacji. Przedsiębiorstwo kolejowe musi określić środki operacyjne mające na celu zmniejszenie hałasu i zanieczyszczenia spalinami oraz poinstruować drużyn trakcyjne, że na stacji Guben należy podjąć środki eksploatacyjne, takie jak wyłączenie silnika spalinowego natychmiast po przybyciu do miejsca postoju.

6.3. Proces akceptacji pracowników przewoźnika

6.3.1. Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI

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

6.3.2. Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG

Na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG maszyniści pojazdu trakcyjnego zatrudnieni przez przewoźnika kolejowego lub pracownicy uczestniczący w

6.2.2. Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk

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

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

(3) Bei Triebfahrzeugen, die nach den Bedingungen des Punktes 7.2.1.5. ausschließlich auf der Grenzbetriebsstrecke von Polen nur bis zum Systemwechselbahnhof Guben bzw. zurück als führende Fahrzeuge eingesetzt werden, kann bis zum Fahrplanwechsel 2027/2028 auf eine Ausrüstung mit GSM-R verzichtet werden, wenn das polnische Zugfunksystem auf Kanal 2 aktiv ist.

6.2.3. Lärmmanagement

Das bei der DB InfraGO trassenbestellende EVU trägt die Verantwortung, dass die eingesetzten Triebfahrzeuge den Anforderungen der technischen Spezifikation für Interoperabilität TSI-Lärm entsprechen. Beim Betreiben von Verbrennungsmotoren ist der Abstellzustand zu definieren.

Abgeschaltet bezieht sich auf den Zustand, in dem das Fahrzeug und die auf ihm zur Verfügung stehenden Aggregate ausgeschaltet sind. Während der Abschaltung treten keine Geräuschemissionen auf. Zur Inbetriebnahme muss ein Aufrüstungsprozess durchlaufen werden, welcher durch das EVU in dem Betriebsprozess zu berücksichtigen ist. Das EVU hat betriebliche Maßnahmen zur Senkung der Lärm- und Abgasbelastung zu definieren, und die Tfz-Personale zu unterweisen, das auf dem Bahnhof Guben betriebliche Maßnahmen wie z.B. das Abschalten des Dieselmotors unmittelbar nach der Ankunft am Abstellort, zu ergreifen sind.

6.3. Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU

6.3.1. Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU

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

6.3.2. Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG

Im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG müssen die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen eingesetzten

prorowadzeniu ruchu muszą posiadać wystarczająco dobrą znajomość języka niemieckiego, pozwalającą im wykonywać pracę na danym odcinku w ruchu normalnym, w przypadku zakłóceń ruchu i w sytuacjach awaryjnych. Obejmuje to przyjmowanie i wydawanie instrukcji istotnych ze względów bezpieczeństwa (np. polecenia zatrzymania awaryjnego; w razie potrzeby porozumiewania się podczas manewrowania), a także zgodny z regułami proces komunikacji, obejmujący np. takie komunikaty jak „powtarzam“, „zgadza się“, „nie zgadza się“ itd.

W przypadku dyktowania pisemnych rozkazów maszynista pojazdu trakcyjnego, w zakresie wymaganej znajomości języka, musi być w stanie wypełnić formularz pisemnego rozkazu oraz powtórzyć i zrozumieć podyktowane treści.

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

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

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

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

Bei Gesprächen zwischen dem FdI und dem Triebfahrzeugführer werden Zahlen als eine Folge der einzelnen Ziffern ausgesprochen. Sie verzichten auf Abkürzungen und sie verwenden die vollständigen Namen der Betriebsstellen.

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

Internationales Phonetisches Alphabet
Międzynarodowy alfabet fonetyczny

Buchstabe	International
Litera	Międzynarodowy
A	Alpha
B	Bravo
C	Charlie
D	Delta
E	Echo
F	Foxtrot
G	Golf
H	Hotel
I	India
J	Juliet
K	Kilo
L	Lima
M	Mike
N	November
O	Oscar
P	Papa
Q	Quebec
R	Romeo
S	Sierra
T	Tango
U	Uniform
V	Victor
W	Whisky
X	X-ray
Y	Yankee
Z	Zulu

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

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

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

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

6.4. Uregulowania dotyczące przydziału tras

6.4.1. Ograniczenie długości pociągów wraz z czynnymi lokomotywami

Długość pociągu w planowaniu nie może przekroczyć 630 m.

6.4.2. Rozkład jazdy

a) Ważność rozkładu jazdy

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

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

b) Odpowiedzialność za opracowanie rozkładów jazdy

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

c) Publikacja i dystrybucja rozkładów jazdy

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

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

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

6.4. Regelungen zur Trassenzuweisung

6.4.1. Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen

Die Gesamtzuglängen der angemeldeten Zugtrassen darf 630 Meter nicht überschreiten.

6.4.2. Fahrplan

a) Gültigkeit des Fahrplanes

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

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

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

6.4.3. Numery pociągów

a) Stosowanie międzynarodowych numerów pociągów

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

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

Zmiana numeru pociągu na stacjach zmiany systemu jest niedozwolona. Wyjątek od tej zasady stanowią ważne przyczyny eksploatacyjne.

b) Przydzielanie międzynarodowego numeru pociągu

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

- w kierunku z Niemiec do Polski przewoźnik składa wniosek o przyznanie międzynarodowego numeru pociągu do regionalnej komórki ds. rozkładu jazdy DB InfraGO AG.

- w kierunku z Polski do Niemiec numer pociągu międzynarodowy zostanie przydzielony przewoźnikom po złożeniu wniosku o przyznanie trasy do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A.

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

6.4.4. Wniosek o przydzielenie trasy

a) Podstawa umowna zamawiania tras

Przewoźnicy zamawiają trasy zgodnie z przepisami

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

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

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

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

6.4.3. Zugnummer

a) Verwendung einer internationalen Zugnummer

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

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

Der Wechsel der Zugnummer auf dem Bahnhof Guben ist nicht zulässig. Ausgenommen sind hierbei zwingende betriebliche Gründe.

b) Vergabe einer internationalen Zugnummer

Vor der Trassenanmeldung ist von einem beteiligten EVU eine internationale Zugnummer zu beantragen.

Die Zugnummernvergabe erfolgt durch die Eisenbahninfrastrukturbetreiber wie folgt:

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

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

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

6.4.4. Trassenanmeldung

a) Vertragliche Grundlage für die Trassenanmeldung

Die EVU beantragen die Trassen gemäß den Bestimmungen der

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

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

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

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

b) Dwustronne uzgodnienia między przewoźnikami

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

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

c) Minimalne wymagania dotyczące zamawiania tras:

Wnioski o przydzielanie tras są wiarygodne, jeśli zawierają następujące informacje:

- jednoznaczne oznaczenie stacji początkowej i stacji końcowej w danym kraju. Stacja zmiany systemu Guben nie może być stacją początkową lub stacją końcową dla pociągów towarowych. Wyjątkiem od tej zasady są ważne przyczyny eksploatacyjne.
- Jednoznaczne oznaczenie stacji zmiany systemu.
- Jednoznaczne oznaczenie przewoźnika, który złożył wniosek o przydzielanie trasy w drugim kraju.
- Jednoznaczne wskazanie wymaganego czasu postoju wraz z odpowiednią technologią eksploatacji (np. zmiana lokomotywy, zmiana drużyny, tranzycja) na stacjach zmiany systemu.
- Jednoznaczne oznaczenie w formie numeru pociągu wszelkichjazd poprzedzających lub dalszej jazdy w przypadku pociągów kończących lub rozpoczynających bieg na stacji Guben lub w przypadku doprowadzania lokomotyw związanych z realizacją danego przewozu.

6.4.5. Koordynacja rozkładów jazdy między zarządcami infrastruktury

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

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

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

b) Bilaterale Abstimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen

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

- Die Trassenanmeldungen der jeweiligen EVU sind entsprechend bei der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. in einer unmittelbaren, zeitlichen Abfolge vorzunehmen. Für Trassen im Gelegenheitsverkehr ist ein Zeitraum von 24 Stunden nicht zu überschreiten.
- Die Trassenanmeldungen müssen bei beiden Infrastrukturbetreibern in Zugcharakteristik und Verkehrszeitregelung übereinstimmen.

c) Mindestanforderungen an die Trassenanmeldung:

Trassenanmeldungen sind plausibel, wenn sie folgende Angaben enthalten:

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

6.4.5. Fahrplantechnische Abstimmungen der Eisenbahninfrastrukturbetreiber

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

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

7. Miejscowe uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji, a także wytycznych i umów międzynarodowych

7.1. Przepisy ruchu

7. Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen

7.1. Betriebsvorschriften

Lp. Nr Lfd. Nr.	Według instrukcji PKP PLK S.A. Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Według Ril DB Hinweis auf Ril der DB
		(...)	(...)	
3.	Do Ir-1 § 23 ust. 7,8 i 9 Zu Ir-1 § 23 Abs. 7, 8 und 9	Polecenia i meldunki - określanie pociągów W poleceniach i meldunkach 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 meldunkach 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 rozzdz. 2.4 oraz do 408.2202 rozzdz. 1 Zu 408.0056 Abschn. 2.4 und zu 408.2202 Abschn. 1
		(...)	(...)	
5.	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 - przewoźnik przed przekroczeniem granicy w kierunku Polski, przekazuje elektroniczny wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu dyspozytorom ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym PKP PLK S.A. w Poznaniu. W przypadku towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) obowiązuje przewoźnika po stronie polskiej zaplanowanie pociągów za pośrednictwem systemu SEPE lub poprzez zgłoszenie telefoniczne do dyspozytora ds planowania w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A.	Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern: Wenn Züge mit gefährlichen Gütern - darunter auch gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial nach RID 1.10.3 - verkehren, hat das EVU noch vor dem Übergang auf das polnische Streckennetz die Wagenliste dem Disponenten der Außenstellen der Betriebsleitung Poznan der PKP PLK S.A. zu übermitteln. Bei gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial nach RID 1.10.3 gilt für das bei der PKP PLK S.A. auftretende EVU die Pflicht der Planung der Zugfahrt mit Hilfe des Systems SEPE - oder durch die telefonische Meldung beim Disponenten für Planung in der Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A.	-
		(...)	(...)	
7.	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 den Grenzbetriebsstrecken nicht erlaubt.	Do 408.2301 rozzdz. 1 Zu 408.2301 Abschn. 1

8.	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 zgłaszać dyżurnemu ruchu gotowość pociągu: - jeżeli odbyła się zmiana drużyny trakcyjnej, - jeżeli zmieniły się parametry pociągu określone w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, - jeżeli zostały wykonane oględziny techniczne, - jeżeli została wykonana próba hamulca. (2) Na stacji Gubin zgłaszanie gotowości wykonuje się według postanowień Instrukcji Ir-1 § 14 ust.6. (3) Na stacji Guben zgłoszenie, że pociąg jest przygotowany do jazdy, należy przekazywać z wykorzystaniem łączności radiowej GSM-R. (W tym celu należy przesłać zgłaszanie gotowości, wybierając numer telefonu 9990 10004 na terminalu GSM-R przy poprawnym zalogowaniu użytkownika w sieci GSM-R. Wiadomość zgłoszenia gotowości zostanie automatycznie przekazana do dyżurnego ruchu.) Dla pociągów w kierunku Gubina dopuszczalne jest zgłoszenie gotowości pociągu dyżurnemu ruchu Guben przez maszynistę za pomocą polskiej analogowej radiołączności pociągowej, a w wyjątkowych przypadkach należy podać gotowość pociągu dyżurnemu ruchu przez kompetentnego pracownika KPP.	Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist (1) Auf den Bahnhöfen der Grenzbetriebsstrecke muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter melden, dass der Zug vorbereitet ist, wenn - ein Personalwechsel stattgefunden hat, - sich die Zugcharakteristik ändert (z.B. Änderung der Zuglänge, Mindestbremsleistung oder Traktionsart), - wenn eine wagentechnische Untersuchung durchgeführt wurde, oder - soweit erforderlich- eine Bremsprobe durchgeführt wurde. (2) Auf dem Bahnhof Gubin ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, gemäß den Bestimmungen der polnischen Fahrdienstvorschrift Ir-1 § 14 (6) abzugeben. (3) Auf dem Bahnhof Guben ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, grundsätzlich über Zugfunk GSM-R abzugeben. (Verfahren nach 481.0205 Abschn. 7) Für Züge in Richtung Gubin ist es zugelassen, dass diese Meldung durch den Triebfahrzeugführer über den polnischen analogen Zugfunk an den Fahrdienstleiter Guben gegeben wird. Sie darf auch durch andere Mitarbeiter des EVU abgegeben werden.	Do 408.0321 rozdział 1 408.2321 rozdział 2 Zu 408.0321 Abschn. 1 zu 408.2321 Abschn. 2
9.	Do § 62 ust. 5 Zu § 62, Abs. 5	Zezwolenie dyżurnego ruchu na wyjazd pociągu - Przypadki szczególne: - Semafor niewidoczny Ponieważ semafor wyjazdowy G8 przy torze 8, za pomocą którego dyżurny ruchu zezwala na wyjazd, nie jest widoczny dla pociągów pasażerskich z planowego miejsca zatrzymania, dyżurny ruchu musi poinformować maszynistę, że na semaforze jest podany sygnał zezwalający lub że został wyświetlony sygnał zastępczy Zs 1. - Czoło pociągu znajduje się za semaforem Jeśli na odcinkach PKP PLK S.A. nie można stwierdzić jaki sygnał podaje semafor lub nie można podać sygnału zezwalającego na semaforze na odcinkach PKP PLK S.A. i DB InfraGO AG, maszyniście należy wydać rozkaz pisemny.	Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt - Besonderheiten: - Signal nicht sichtbar Da in Gleis 8 für Reisezüge das Ausfahrtsignal G8, mit dem der Fahrdienstleiter der Abfahrt zustimmt, vom planmäßigen Halteplatz nicht sichtbar ist, hat der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer mitzuteilen, dass das Hauptsignal auf Fahrt gestellt ist, oder das Signal Zs 1, bedient wurde. - Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus Ist im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. die Fahrtstellung nicht feststellbar oder kann in den Bereichen der Betriebsführung der PKP PLK S.A. und der DB InfraGO AG das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden, muss der Fahrdienstleiter die Zustimmung durch Befehl erteilen.	Do 408.0331 rozdz. 3 ust. 1 i 3 oraz do 408.2331 rozdz. 3 ust. 3 Zu 408.0331 Abschn. 3 Abs. 1 und 3 und zu 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3

10.	Do § 58 Zu § 58	Rozkazy pisemne - Dwujęzyczne druki rozkazów Dyżurni ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym wydają polecenia na przejazdy przez granicę za pomocą dwujęzycznych druków rozkazów pisemnych zgodnie z pkt. 10.1. Formularz dla rozkazów 1-9 d/pl (302.2000V01) jest drukowany po obu stronach. Rozkazy 1-9 znajdują się na stronie przedniej, a uzasadnienie dla rozkazów 5 lub 6 na stronie tylnej. Przyczyny 80 do 84 zostały dodane tylko dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym. Formularz dla rozkazów 21-95 (302.2000V02) jest drukowany po obu stronach. Na stronie przedniej znajdują się rozkazy 21-95 d/pl, a na stronie tylnej Załącznik językowy do polecenia 95.95 d/pl. Druki rozkazów 1-9 d/pl oraz rozkazów 21-95 d/pl mogą być wypełnione tylko z jednej strony. Użycie pola opisowego nie jest zalecane. W celu uzyskania dodatkowych poleceń należy używać rozkazy 21-95. W rozkazie 95.95 uwzględniono dodatkowe dwujęzyczne sformułowania W1 - W14 dla ruchu granicznego. Jeśli wyjątkowo konieczne jest użycie pola opisowego, musi być zaznaczone w rozkazie 95 w poleceniu 95.95, a wolny tekst musi być wprowadzony w dwóch językach.	Schriftliche Befehle - Zweisprachige Befehlsvordrucke Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf den Grenzbetriebsstrecken erteilen Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten mit den Befehlsvordrucken gemäß Abschn. 10.1. Der Vordruck Befehle 1-9 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V01). Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 1-9 d/pl. Auf der Rückseite befinden sich die Gründe zum Befehl 5 bzw. 6 d/pl. Zusätzlich wurden die Gründe 80 - 84 für den Grenzbetrieb aufgenommen. Der Vordruck Befehl 21-95 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V02). Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 21-95 d/pl. Auf der Rückseite befindet sich das Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95 d/pl. Die Vordrucke Befehle 1-9 d/pl und Befehle 21-95 d/pl dürfen nur einseitig beschrieben werden. Die Verwendung von Freitexten ist nicht vorgesehen. Für zusätzliche Anweisungen werden die Befehle 21 - 95 d/pl genutzt. Im Auftrag 95.95 wurden zusätzlich zweisprachige Wortlaute W1 - W14 für den Grenzbetrieb aufgenommen. Muss ausnahmsweise ein Freitext verwendet werden, ist im Befehl 95 der Auftrag 95.95 anzukreuzen und der Freitext zweisprachig einzutragen.	Do 408.0411 oraz 408.2411 Zu 408.0411 und zu 408.2411 Zu 408.0411 und zu 408.2411 Abschn. 2.8
11.		Pozostaje otwarte	Bleibt offen	
12.		Pozostaje otwarte	Bleibt offen	
13.	Do Ir-1 § 58 ust.1 Zu Ir-1 § 58 Abs. 1	Przekazywanie rozkazów pisemnych Dyżurny ruchu lub upoważniony przez niego pracownik doręcza sporządzony rozkaz drużynie pociągowej. Dyżurny ruchu stacji Guben może również podyktować dwujęzyczne rozkazy d/pl za pomocą urządzeń radiolączności. Na niemieckiej części odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym w odstępie od Ril 408.0412, rozkazy są zawsze dyktowane lub doręczone zgodnie z 408.0411. Stosowane są tutaj dostosowane dwujęzyczne druki rozkazów 302.2000V01-V02. Na stacji Guben maszyniści, którzy prowadzą pociągi na infrastrukturze DB InfraGO AG poza odcinkiem eksploatowanym w ruchu granicznym i zostali przeszkoleni w zakresie korzystania z rozkazów cyfrowych zgodnie z 408.0412 mogą otrzymywać w drodze odstępstwa, rozkazy cyfrowe, jeśli uzgodnią to z dyżurnym ruchu Guben, a powód wydania rozkazu leży w zakresie zarządzania eksploatacyjnego DB InfraGO AG.	Übermitteln von schriftlichen Befehlen Der Fahrdienstleiter oder ein von ihm beauftragter Mitarbeiter händigt den ausgefertigten Befehl dem Zugpersonal aus. Der Fahrdienstleiter Guben darf zweisprachigen Befehle d/pl auch über Zugfunk diktieren. Auf dem deutschen Teil der Grenzbetriebsstrecke gilt abweichend von Ril 408.0412, dass Befehle stets gemäß 408.0411 diktiert oder ausgehändigt werden. Zum Einsatz kommen hierbei die angepassten zweisprachigen Befehlsvordrucke 302.2000V01-V02. Abweichend gilt für den Bahnhof Guben, dass jene Triebfahrzeugführer, die über die Grenzstrecke hinaus auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG eingesetzt werden und hierüber im Umgang mit dem digitalen Befehl gemäß 408.0412 geschult sind, auch digitale Befehle empfangen dürfen, wenn sie dies mit dem Fdl vereinbaren und der Grund für die Befehlserteilung im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG liegt.	Do 408.0411 rozd. 2 408.0412 oraz do 408.2411 rozd. 2 Zu 408.0411 Abschn. 2 408.0412 sowie zu 408.2411 Abschn. 2

		(...)	(...)	
15.	Do Ir-1 § 51 ust. 1 pkt 1, Ir-11 § 28 Zu Ir-1 § 51 Abs. 1 pkt 1 Ir-11 § 28	Powiadomienie o danych rozkładu jazdy przez dyżurnego ruchu 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 Fahrplanangaben dürfen durch den Fdl mit dem zweisprachigen Auftrag 95.95 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben werden.	Do 408.0431 rozzdz. 1 ust 2c) zu 408.0431 Abschnitt 1 Abs. 2 c)
16.	Do Ir-1 § 59 oraz 62, ust. 6 zu Ir-1 § 59 und 62, Abs. 6	Ograniczenie prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Przy doraźnych ograniczeniach prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należy powiadomić właściwą dyspozyturę. O ostrzeżeniach doraźnych należy informować drużyny pociągowe przy pomocy rozkazów pisemnych. Ograniczenia występujące po stronie niemieckiej podawane są w „La Bereich Ost”, natomiast Ograniczenia stałe występujące po stronie polskiej podawane są w WOS dla Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze. Ograniczenia prędkości na odcinku PKP PLK S.A. mogą zostać ujęte w La- Ost - do czasu ujęcia ich w WOS.	Geschwindigkeitseinschränkungen auf der Grenzbetriebsstrecke Bei unvorhergesehenen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecken ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit dem Befehl zu unterrichten. Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf deutscher Seite der Grenzbetriebsstrecke auftreten sind in die La - Bereich Ost aufzunehmen, und Längerfristige Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf polnischer Seite auftreten sind in den WOS Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze aufzunehmen. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. können - bis zur Aufnahme in den WOS- in die La aufgenommen werden.	Do 408.2341 rozzdział 2 Zu 408.2341 Abschn. 2
17.	Do Ir-1 § 58 ust. 37 pkt 1 lit. c i do Ir-1 (E1) § 16 pkt 6c Zu Ir-1 § 578 Abs. 37 pkt 1 Buchst. c und zu Ir-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 Guben udziela – po poleceniu przez dyżurnego ruchu stacji Gubin - dwujęzycznego rozkazu 95.95 z załącznikiem językowym W 10.	Unterrichtung der Züge bei der Ausführung von Arbeiten Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. Signale 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 Guben erteilt nach Beauftragung durch den Fdl Gubin den zweisprachigen Auftrag 95.95 und Wortlautbeiblatt Nr. W 10.	* *
		(...)	(...)	
19.	Do Ir-1 § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 37 pkt 1 lit. c) Ir-10 § 21 Zu Ir-1 § 14 Abs. 10 und zu § 58 Abs. 37 Pkt.1 d) Ir-10 § 21	Przesyłki wyjątkowo ciężkie Kiedy w telegramie zarządzającym jest podane, że przesyłka wyjątkowo ciężka poruszać się będzie z prędkością mniejszą niż podana w rozkładzie jazdy prędkość dopuszczalna składu pociągu, 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 rozzdz. 2 Zu 408.0435 Abschn. 2

20.		Pozostaje otwarte	Bleibt offen	
21.	Do Ir-1 § 66 ust. 6 Zu Ir-1 § 66 Abs. 6	Szczególne uregulowania przy popychaniu Stosowanie lokomotyw popychających przekraczających granicę jest zabronione.	Besondere Regeln für das Nachschieben: Die Anwendung des Nachschiebens grenzüberschreitender Züge ist nicht erlaubt.	Do 408.2441 Zu 408.2441
22.	Do Ir-1 § 67 ust. 1a Zu Ir-1 § 67 Abs. 1	Pociągi pchane Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.	Geschobene Züge: Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf den Grenzbetriebsstrecken außer Meß-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	Do 408.0445 oraz 408.2445 zu 408.0445 und zu 408.2445
		(...)	(...)	
26.	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. 52.7 408.2411 rozd. 52.6 Zu 408.0411 Abschn 52.7 408.2411 Abschn 52.6
27.		Pozostaje otwarte	Bleibt offen	
39.	Do Ir-1 § 55 ust. 10 oraz 10a Zu Ir-1 § 55 Abs. 10, 10a	Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym Na odcinku eksploatowanego w ruchu granicznym dopuszczalna prędkość jazdy po torze zamkniętym wynosi: - dla pojazdów ciągniętych 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 pług odśnieżnego wynika z instrukcji obsługi pług 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
40.	Do Ir-1 § 55 ust. 6, 7 Zu Ir-1 § 55 Abs. 6, 7	Jazda powrotna lub kontynuacja jazdy po torze zamkniętym Jeżeli podczas jazdy po torze zamkniętym pociąg jest zatrzymany na wolnym szlaku, wówczas maszynista musi, możliwie jak najszybciej, porozumieć się z dyżurnym ruchu, który wyprawił pociąg, w sprawie jazdy powrotnej lub kontynuacji jazdy. Dyżurny ruchu musi natych- miast powiadomić uczestników jazdy o jeździe powrotnej lub kontynuacji jazdy oraz wydać zgodę na jazdę powrotną lub kontynuację jazdy.	Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt Bei Halt einer Sperrfahrt auf freier Strecke muss der Tf den Fdl, der die Sperrfahrt abgelassen hat, so bald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt verständigen. Der Fdl muss sofort die Beteiligten von der Rück- oder Weiterfahrt benachrichtigen und der Rück- oder Weiterfahrt zustimmen.	Do 408.0481 Zu 408.0481
41.	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

		(...)	(...)	
43.	Do Ir-1 § 64 ust. 12 i ust. 14 Ir-1a § 7 ust. 6 Zu Ir-1 § 64, Abs. 12 und Abs. 14 Ir-1a § 7 Abs. 6	Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego porozumienia się z dyżurnym ruchu w następujących sytuacjach: a) niedopuszczalne przejechanie obok semafora oraz innych sygnalizatorów wskazujących „Stój”; b) przejechanie poza miejsce wymaganego zatrzymania według rozkazu pisemnego; c) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający; d) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje światło unieważniające; e) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy tarczy zaporowej (światlna) - która pokazuje sygnał Ra 12; f) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy tarczy zaporowej (światlna) - która pokazuje światło unieważniające; g) niedopuszczalne przejechanie obok miejsca z „Stój” z systemu ETCS; h) zmian do trybu „TR” w systemie ETCS; i) zmian do trybu „TR” w systemie ETCS wraz z komunikatem „wyposażenie szlakowe niekompatybilne”; j) nagłe hamowanie w systemie ETCS poziom „0” w trybie „UN” przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający; k) nagłe hamowanie w systemie ETCS poziom „0” w trybie „UN” przy semaforze, który pokazuje światło unieważniające. Maszynista może kontynuować jazdę dopiero po otrzymaniu pisemnego rozkazu. Dyżurni ruchu używają do tego dwujęzyczny rozkaz 2 i wskazują w poleceniu x.95 na załącznik językowy W 11.	Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen: a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal; b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre; c) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; d) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt; e) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt; f) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt; g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt; h) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR; i) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „Streckenrüstung nicht kompatibel”; j) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; k) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt. Die Weiterfahrt darf nur nach Erteilung eines Befehls erfolgen. Die Fahrdienstleiter erteilen dafür den zweisprachigen Befehl 2, und verweisen im Feld x.95 auf das Wortlautbeiblatt W 11.	Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531
44.	Do Ir-1 § 64 ust. 13 Zu Ir-1 § 64 Abs. 13	Pominięcie sygnału „Stój” bez pozwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A. Jeżeli na posterunkach ruchu PKP PLK S.A. pociąg bez pozwolenia minął semafor wskazujący sygnał „Stój” i zatrzymał się poza ukresem rozjazdu, maszynista musi natychmiast podać sygnał „Alarm”.	Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Halt Signal: Ist der Triebfahrzeugführer auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. unzulässig an einem Halt zeigenden Signal und über das Grenzzeichen der folgenden Weiche hinausgefahren, muss er sofort das „Alarmsignal” geben.	Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531
		(...)	(...)	

47.	Do Ir-1 § 77 ust. 1 Zu Ir-1 § 77 Abs. 1	Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu Jeżeli stwierdzono nieprawidłowy sygnał czoła pociągu, należy zgłosić to dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do granicy państwa . Dyżurny ruchu zatrzymuje tam pociąg. Po zatrzymaniu pociągu, należy postępować według przepisów KPI. W niniejszym MPG można ustalić zasady uzupełniające.	Spitzensignal nicht in Ordnung Wenn festgestellt wird, dass das Spitzensignal nicht in Ordnung ist, ist dies dem Fahrdienstleiter der der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestelle zu melden. Der Fahrdienstleiter muss den Zug dort anhalten. Nach dem Anhalten des Zuges ist nach den Regeln des jeweiligen EIU zu verfahren. In der vorliegenden ÖGV können Ergänzungen getroffen werden.	Do 408.0551 rodzd. 1 408.2691 rodzd. 6 Zu 408.0551 Abschn. 1 zu 408.2691 Abschn.6
		(...)	(...)	
49.		Pozostaje otwarte	Bleibt offen	
50.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k	Zmniejszone tarcie między kołami a szyną Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kołami a szyną, to musi on powiadomić kolejne pociągi jadące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym. (...) Maszyniści podczas jazdy muszą sprawdzić warunki hamowania pociągu i o wyniku powiadomić dyżurnego ruchu. Jeżeli maszyniści zgłosili, że już nie występuje wydłużenie drogi hamowania, należy zaprzestać powiadamiania następnych pociągów.	Verminderter Reibwert Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen. (...) Die Triebfahrzeugführer haben während der Fahrt das Bremsverhalten des Zuges zu prüfen und das Ergebnis dem Fahrdienstleiter zu melden. Haben die Triebfahrzeugführer festgestellt, dass keine Bremsverlängerungen mehr auftreten, ist auf die Unterrichtung weiterer Züge zu verzichten.	Do 408.0561 oraz 408.2561 rodzd. 2 ust. 2 Zu 408.0561 und 408.2561 Abschn 2 Abs. 2
51.	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 dwustrakcyjnego 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 liegegebliebenen Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren. (...)	Do 408.0571 rodzd. 5 do 7 oraz 408.2571 rodzd. 5 do 7 Zu 408.0571 Abschn. 5 bis 7 und zu 408.2571 Abschn. 5 bis 7
52.	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 i zażądać potrzebnej pomocy. (...)	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 und Hilfe anzufordern. (...)	Do 408.0571 408.2571 zu 408.0571 408.2571

		(3) Jeżeli pociąg po zatrzymaniu z nieprzewidzianego powodu może jechać dalej, maszynista jest zobowiązany zawiadomić dyżurnego ruchu o zamierzonej kontynuacji jazdy.	(3) Wenn ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren kann, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen.	
		(...)	(...)	
		Maszynista może jechać dalej tylko za zgodą dyżurnego ruchu.	Der Triebfahrzeugführer darf nur weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter zugestimmt hat.	
		(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.	(4) Kann die Verständigung nicht herbeigeführt werden, muss der Triebfahrzeugführer bis zur Stelle, wo die Verständigung herbeigeführt werden kann, auf Sicht fahren.	
		(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.	(5) Ist das schadhafte Triebfahrzeug nicht fahrtüchtig, informiert der Fdl die zuständige Betriebsleitung über die Notwendigkeit der Stellung eines Ersatztriebfahrzeuges.	
		Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu wraz z Betriebszentrale Centrum Zarządzania Ruchem w Berlinie wspólnie ustalają, z której stacji oraz w którym kierunku należy wysłać pojazd zastępczy w celu zwolnienia szlaku granicznego.	Die Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym in Poznań entscheidet gemeinsam mit der Betriebsleitung Netzdisposition Berlin , von welcher Seite ein Ersatztriebfahrzeug an den schadhafte Zug zu senden ist, und in welcher Richtung die Grenzbetriebsstrecke zu räumen ist.	
53.	Do/zu Ir-1 § 69 (3), (8) § 70	Zabezpieczenie pojazdów na szlaku Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na szlaku odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym podane są w rozdziale 5.1.3.	Sichern der Fahrzeuge auf der Strecke: Für das Sichern der auf der Strecke verbliebenen Fahrzeuge sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Streckenneigungen sind im Abschnitt 5.1.3. angegeben.	Do /zu 408.2351
54.	Do Ir-1 § 70 ust. 1-5 Zu Ir-1 § 70 Abs. 1-5	Pozwolenie, prędkość i warunki szczególne przy cofaniu pociągu (...) Dla pociągów przekraczających granicę cofanie pociągu bez uzgodnienia z dyżurnym ruchem jest zabronione. (...) Maszynista musi przy cofaniu tak regulować prędkość, żeby w każdej chwili zatrzymać pociąg, ale nie może przekroczyć 10 km/h. Maszynista musi zgłosić dyżurnemu ruchowi zakończenie cofania pociągu i zjechać pociąg w całości.	Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen: (...) Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten. (...) Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann. 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden. Der Triebfahrzeugführer muss das Ende des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des zurückgesetzten Zuges dem Fahrdienstleiter melden.	Do 408.0572 rozd. 4- 6 Zu 408.0572 Abschn 4-6 Do 408.2572 rozd. 2 zu 408.2572 Abschn. 2

55.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69; i le-1 § 2 ust. 14 I § 15 ust. 1 pkt 1 i 2 Zu Ir-1 § 65 Abs. und § 69, und le-1 § 2 Abs. 14 und § 15 Abs. 1 pkt 1 und 2	Żądanie zatrzymania pociągu przy grożącym niebezpieczeństwie Przy grożącym niebezpieczeństwie, któremu można zapobiec lub zmniejszyć jego skutki poprzez zatrzymanie pociągów, należy nadać sygnał alarmowy do zatrzymania wg postanowień zarządcy infrastruktury, którego infrastruktura jest eksploatowana. Maszyniści prowadzący pojazdy bez GSM-R na sieci DB InfraGO AG dają polecenie zatrzymania awaryjnego pociągu zgodnie z postanowieniami PKP PLK S.A.	Nothaltauftrag geben bei drohender Gefahr Bei drohender Gefahr, die durch Anhalten von Zügen abgewendet oder gemindert werden kann, ist der Nothaltauftrag nach den Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers zu geben, dessen Infrastruktur befahren wird. Triebfahrzeugführer von Fahrten ohne GSM-R geben auf dem Netz der DB InfraGO AG den Nothaltauftrag nach den Bestimmungen der PKP PLK S.A.	Do 408.0581 rozzdz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3
		(...)	(...)	
56.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 le-1 § 15 ust. 1 pkt. 1 lit d i pkt 2 lit e i f Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69 Ir- 5 § 12a le-1 § 15 Abs. 1 pkt. 1 Buchst. d und pkt 2 Buchst. e und f	Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC Po odebraniu: - sygnału alarmowego A-1r i braku określenia przyczyn jego nadania przez dyżurnego ruchu - po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, lub - „Kolejowego połączenia alarmowego REC” DB InfraGO AG maszynista musi natychmiast zmniejszyć prędkość pociągu do prędkości odpowiedniej do jazdy na widoczność, oraz jeśli nie następuje „polecenie zatrzymania alarmowego”, maszynista może jechać dalej na zasadach „jazdy na widoczność” do najbliższego posterunku ruchu nawet, jeżeli posterunek ten leży na obszarze prowadzenia ruchu sąsiedniego zarządcy infrastruktury, chyba że otrzymał od dyżurnego ruchu inne polecenie.	Notruf / Alarmsignal Nach dem Eingang: - eines Alarmsignals A1-r und der fehlenden Angabe des Grundes des Notsignals durch den Fdl muss der Tf nach dem Anhalten und der Feststellung, dass es keine sichtbare Fahrthindernisse gibt, oder - eines Notrufs der DB InfraGO AG, muss der Tf die Geschwindigkeit des Zuges sofort auf die für das Fahren auf Sicht geforderte Geschwindigkeit verringern und wenn kein Nothaltauftrag oder keine Durchsage folgt, nach den Regeln des „Fahren auf Sicht” bis zur nächsten Betriebsstelle fahren – auch wenn sich diese Betriebsstelle im Bereich der Betriebsführung des benachbarten EIU befindet, wenn er keine andere Meldung oder Aufträge des Fdl erhält.	Do 408.0581 rozzdz. 3 oraz 408.2581 rozzdz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3 und zu 408.2581 Abschn. 3
57.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69	Dalsze postępowanie po poleceniu zatrzymania w trybie awaryjnym Drużyna pociągowa po porozumieniu się z dyżurnymi ruchu, poza udzieleniem pomocy ludziom i podjęciem środków w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, może postępować tylko wg poleceń właściwego dyżurnego ruchu. W celu podjęcia dalszych środków właściwy dyżurny ruchu powinien wydać niezbędne polecenia.	Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages: Das Zugpersonal darf nach Verständigung des Fahrdienstleiters außer bei Hilfeleistung für Menschen und Maßnahmen bei Betriebsgefahr nur nach den Aufträgen des zuständigen Fahrdienstleiters handeln. Für die weiteren fahrdienstlichen Maßnahmen hat der zuständige Fahrdienstleiter die erforderlichen Aufträge zu erteilen.	Do 408.0581 rozzdz. 4 oraz 408.2581 rozzdz. 4 Zu 408.0581 Abschn. 4 und zu 408.2581 Abschn.4
		(...)	(...)	

69.	Do § 19 ust. 5 Zu § 19 Abs. 5	Przekroczenie długości pociągów Przekroczenie długości pociągu na stacji Guben i Gubin jest niedozwolone ponad użyteczną długość torów stacyjnych.	Überschreiten der Länge von Zügen: Eine Überschreitung der Zuglängen, die sich aus den vorliegenden nutzbaren Gleislängen für die Bahnhöfe Guben beziehungsweise Gubin ergeben, ist nicht zulässig.	Do 408.2711 zu 408.2711
70.	Do Ir-1 oraz Ir-9 Zu Ir-1 sowie Ir-9	Postanowienia dotyczące jazd manewrowych na stacjach zmiany systemu (1) Na stacji zmiany systemu DB InfraGO AG - Guben- obowiązują reguły ujęte w instrukcji 408.48. Przed rozpoczęciem prac manewrowych na stacji Guben zaangażowane strony muszą uzgodnić, który typ radiołączności pociągowej będzie używany. (2) Na stacjach zmiany systemu PKP PLK S.A. - Gubin- obowiązują postanowienia instrukcji Ir-1 oraz instrukcji Ir-9.	Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten auf den Systemwechselbahnhöfen (1) Auf den Systemwechselbahnhof Guben der DB InfraGO AG gelten die Regeln der Ril 408.48. Vor Beginn von Rangierarbeiten auf dem Bahnhof Guben haben sich die Beteiligten zu verständigen, welche Zugfunkart genutzt wird. (2) Auf den Systemwechselbahnhof Gubin der PKP PLK S.A. gelten die Regeln der Fahrdienstvorschrift Ir-1 und der Rangiervorschrift Ir-9.	Do 408.48 Zu 408.48
71.	Do Ir-1 § 63 ust. 28 i Ir 9 §14 Zu Ir-1 § 63 Abs. 28 und Ir 9 §14	Zabezpieczanie pojazdów kolejowych pozostawionych na postój: Za zabezpieczenie pojazdów kolejowych na stacjach odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu stacji podane są w ust. 5.2.	Festlegen von Fahrzeugen im Bahnhof: Für das Sichern der Fahrzeuge in den Bahnhöfen sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Neigungen der Bahnhöfe sind im Abschnitt 5.2 angegeben.	Do 408.4831 rozd. 2 Zu 408.4831 Abschn. 2
		(...)	(...)	
73.	Do Ir- 1 § 12 ust. 2 I 4, Ir-9 § 15 ust. 2 Zu Ir- 1 § 12 Abs. 2 und 4 Ir-9 § 15 Abs. 2	Zgłoszenie zwolnienia toru szlakowego po zakończeniu manewrów Maszynista (kierownik manewrów) musi zgłosić właściwemu dyżurnemu ruchu (nastawniczemu) ukończenie manewrów i powrót składu manewrowego w całości zgodnie z przepisami KPI prowadzącego ruch.	Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden: Der Triebfahrzeugführer oder der Rangierbegleiter teilt dem zuständigen Weichenwärter (bei PKP PLK S.A auch Fahrdienstleiter) das Beenden des Rangierens und die vollständige Rückkehr der Rangierfahrt nach dem Regelwerk des betriebsführende EIU mit.	Do 408.4841 rozd. 4 Zu 408.4841 Abschn. 4

7.2. Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania

7.2.1. Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów

7.2.1.1. Przełączenie urządzeń dla kierunku jazdy z Polski do Niemiec podczas postoju

Dla przełączenia systemu SHP na system PZB wymagane jest zatrzymanie pociągu na stacji Gubin. Potrzebę zatrzymania pociągu w celu przełączenia urządzeń PZB/SHP musi zawnioskować KPP w rozkładzie jazdy.

Fakt przełączenia urządzeń SHP na PZB maszynista pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu następującymi słowami: „Gubin, w pociągu nr PZB zostało załączone”.

(...)

7.2.1.2. Przełączenie urządzeń dla kierunku jazdy do Polski podczas postoju.

Punktem przełączenia urządzeń systemów zabezpieczających jazdy PZB na SHP jest stacja Gubin. Do przełączenia systemu PZB na SHP wymagane jest zatrzymanie pociągu na stacji Gubin. Potrzebę zatrzymania pociągu w celu przełączenia urządzeń PZB/SHP musi zawnioskować KPP w rozkładzie jazdy.

Podczas jazdy z aktywnym systemem PZB należy pamiętać, że magnes SHP stacji Gubin - zainstalowany w km 93,7 na linii kolejowej 358 dla semafora wjazdowego L - jest stale aktywny przy częstotliwości 1000 Hz. W tym przypadku urządzenie pojazdowe PZB należy obsługiwać zgodnie z Ril 483.0101 rozdział 4 ustęp (3).

7.2.1.3. Wykonanie przełączenia za pomocą urządzeń technicznych infrastruktury

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Gubin- Gubin nie jest wyposażony w żadne urządzenia techniczne umożliwiające dynamiczne przełączenie urządzeń oddziaływania. Jeśli będzie przewidziane zabudowanie technicznych urządzeń umożliwiających takie przełączenie wówczas wymagane są szczegółowe uzgodnienia pomiędzy DB InfraGO AG a PKP PLK S.A.

7.2.1.4. Wykonanie manualnego przełączenia podczas jazdy

Dla pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia pozwalające dokonać manualnego przełączenia podczas jazdy obowiązują następujące postanowienia:

Zatrzymanie pociągu na stacji Gubin w celu przełączania nie jest wymagane.

7.2. Betriebliche Vorgaben zur Transition

7.2.1. Transition der Zugsicherungssysteme

7.2.1.1. Stehende Transition in Richtung Deutschland

Im Bahnhof Gubin ist ein Betriebshalt einzulegen, um die Umschaltung vom SHP- zum PZB - Zugbeeinflussungssystem auszuführen, der vom EVU zu beantragen ist.

Die erfolgte Umstellung der Zugsicherungseinrichtung von SHP auf PZB meldet der Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter Gubin mit dem Wortlaut „Gubin, w pociągu nr ...PZB zostało załączone“.

(...)

7.2.1.2. Stehende Transition in Richtung Polen.

Umschaltunkt für die Zugbeeinflussungsanlagen von PZB auf SHP ist der Bahnhof Gubin. Dazu wird im Bahnhof Gubin ein Betriebshalt eingelegt, der vom EVU zu beantragen ist.

Bei der Fahrt mit wirksamer PZB ist zu beachten, dass der SHP-Magnet am km 93,7 für das Einfahrsignal L des Bf. Gubin ständig mit 1000 Hz wirksam ist. Die Bedienung der PZB-Fahrzeugeinrichtung, erfolgt in diesem Falle nach Ril 483.0101 Abschnitt 4 Abs (3).

7.2.1.3. Durchführung von durch die Infrastruktur technisch gestützten Transitionsverfahren

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

7.2.1.4. Durchführung einer manuellen Transition während der Fahrt

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

Ein Betriebshalt zum Zweck des Umschaltens in Gubin ist nicht erforderlich.

Pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi z kierunku Polski do Niemiec muszą przełączyć urządzenia SHP na PZB na wysokości semafora wjazdowego L-stacji Gubin.

Pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi z kierunku Niemiec do Polski muszą przełączyć urządzenia z PZB na SHP na wysokości semafora wjazdowego A stacji Gubin.

7.2.1.5. Eksploatacja pojazdów trakcyjnych niewyposażonych w PZB

Do odwołania Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym pojazdy prowadzące pociągów, jadące wyłącznie do stacji zmiany systemu Guben lub z powrotem, mogą kursować bez kontroli przez systemu ABP PZB 90 na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym w rozumieniu § 3a EBO, o ile przejazd odbywa się z wykorzystaniem systemu zabezpieczenia pociągów SHP. 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. Obsługa urządzenia pokładowego SHP w przypadku urządzeń torowych o częstotliwości 1000 Hz odbywa się zgodnie z instrukcją obsługi danej serii pojazdów trakcyjnych.

(...)

7.2.2. Przełączanie radiołączności pociągowej

(1) Przełączenia urządzeń na niemiecką radiołączność pociągową należy dokonać w odpowiednim czasie pomiędzy wskaźnikiem W5 stacji Gubin ustawionym w km 93,326, a granicą prowadzenia ruchu, tak aby maszynista był dostępny dla dyżurnego ruchu Guben B1 od granicy prowadzenia ruchu w km 94,257/1,685. Przełączanie urządzeń na polską radiołączność pociągową (analogową) na kanał radiołączności R2 następuje przy wskaźniku W 28 ustawionym w km 94,190.

(2) Pociągi kursujące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym z kierunku Gubina zgodnie z postanowieniami pkt 7.2.1.5. bez wyposażenia pojazdu w PZB, pozostają na kanale R2 polskiego systemu radiołączności pociągowej. W tym przypadku maszynista przeprowadza próbną rozmowę z dyżurnym ruchu Guben B1, aby poinformować go o sposobie komunikacji podczas dalszej jazdy.

(3) Pojazdy trakcyjne kursujące zgodnie z postanowieniami pkt 7.2.1.5. bez wyposażenia pojazdu w PZB tylko z kierunku Gubina do Guben i z powrotem i które nie są wyposażone w radiotelefon pociągowy GSM-R, pozostają na kanale R2 nawet podczas manewrów. Maszyniści porozumiewają się w sprawie manewrów ze zwozniczym nastawni W2 poprzez dyżurnego ruchu Guben B1.

Bei Triebfahrzeugen in Richtung Deutschland ist die Umschaltung von SHP auf das PZB 90-System in Höhe des Einfahrsignals L des Bahnhofs Gubin vorzunehmen.

Bei Triebfahrzeugen aus Richtung Deutschland ist die Umschaltung von PZB 90 auf SHP-System in Höhe des Einfahrsignals A des Bahnhofs Guben vorzunehmen.

7.2.1.5. Einsatz von Triebfahrzeugen mit fehlender PZB-Ausrüstung

Bis auf weiteres Auf der Grenzbetriebsstrecke dürfen führende Fahrzeuge **von Zügen auf der Grenzbetriebsstrecke, welche nur bis zum Systemwechselbahnhof Guben bzw. zurück fahren**, im Sinne von § 3a EBO auch ohne Zugbeeinflussung PZB 90 verkehren, wenn die Fahrt unter Nutzung des Zugsicherungssystem SHP stattfindet. 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. Die Bedienung der SHP-Fahrzeugeinrichtung an den wirksamen 1000 Hz-Streckeneinrichtungen erfolgt nach der Bedienungsanleitung der jeweiligen Triebfahrzeugbaureihe.

(...)

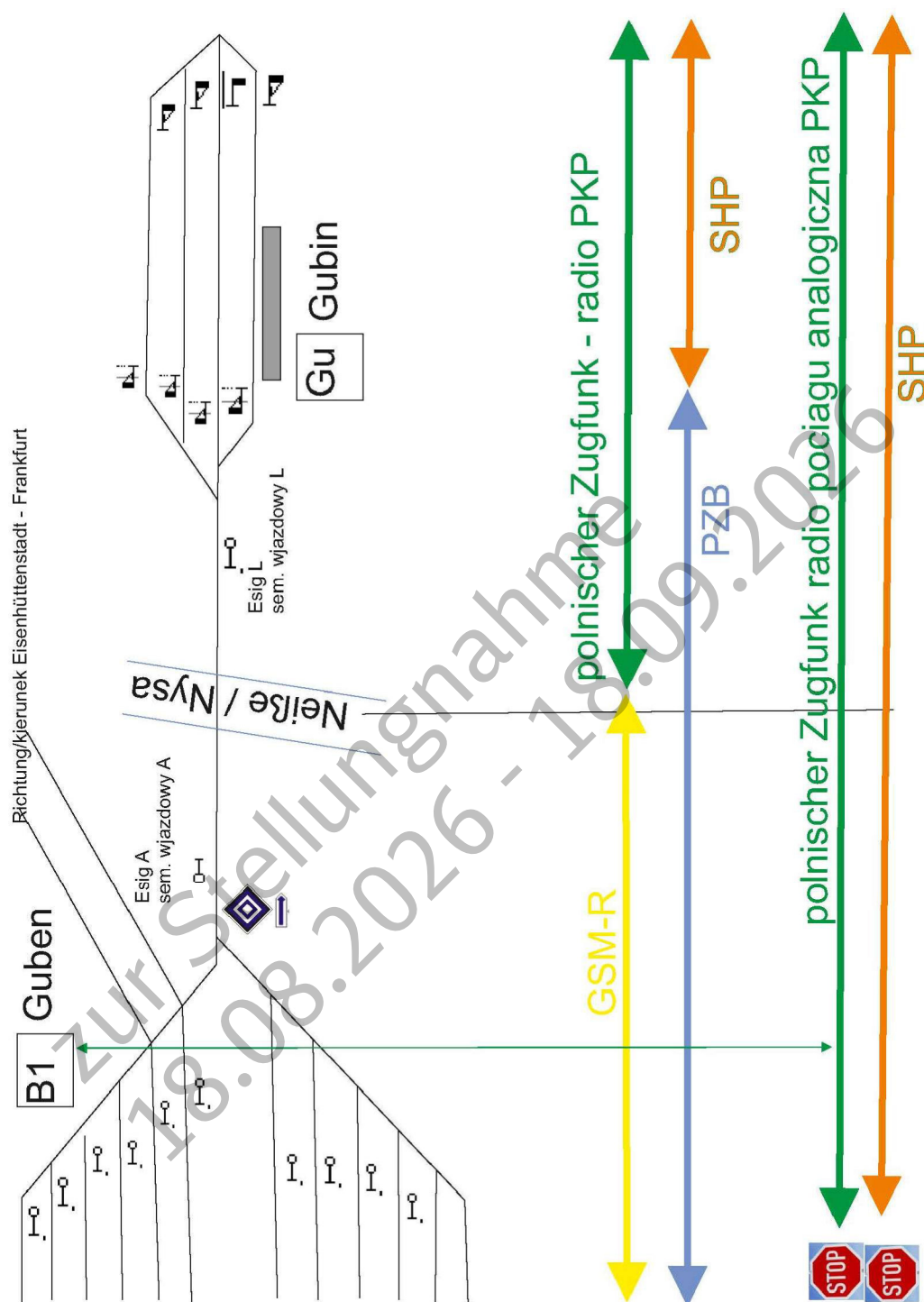
7.2.2. Transition der Zugfunksysteme

(1) Die Umschaltung in das deutsche Funknetz ist zwischen der Rangierhalttafel W5 des Bf Gubin – aufgestellt in km 93,326 und der Betriebsführungsgrenze vorzunehmen, so dass der Tf für den Fdl Guben ab der Betriebsführungsgrenze (km 94,257/1,685) erreichbar ist.

Die Umschaltung in das polnische analoge Zugfunknetz - auf den Zugfunkkanal R 2 - erfolgt in Höhe des sonstigen Signals W 28 im km 94,190.

(2) Züge, welche nach 7.2.1.5. ohne PZB-Fahrzeugausrüstung auf der Grenzbetriebsstrecke aus Richtung Gubin verkehren, verbleiben ohne Systemwechsel im polnischen Zugfunksystem Kanal R2. Der Tf führt in diesem Fall ein Probegespräch mit dem Fdl Guben B1, um über die Kommunikationsweise im Weiteren zu informieren.

(3) Triebfahrzeuge, welche nach 7.2.1.5. ohne PZB-Fahrzeugausrüstung aus Richtung Gubin nur bis Guben und zurück verkehren, und nicht mit GSM-R Zugfunkgerät ausgerüstet sind, verbleiben auch beim Rangieren auf dem Kanal R2, die Triebfahrzeugführer führen ihre Rangiervereinbarungen an den Weichenwärter W2 unter Einbeziehung des Fahrdienstleiters Guben B1.



8.6. Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym nie jest wyposażony w urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej.

Stacja Guben znajduje się pod siecią trakcyjną, która zasilana jest napięciem 15 000 V, jednofazowym napięciem prądu przemiennego 16,7 Hz.

Przedsiębiorstwo kolejowe (przewoźnik) ponoszące odpowiedzialność (zamawiających trasy przy DB InfraGO AG) jest odpowiedzialne za przestrzeganie przepisów BHP i wymogów prawnych w odniesieniu do pracowników pracujących w pobliżu urządzeń sieci trakcyjnej.

8.6. Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion

Die Grenzbetriebsstrecke ist nicht mit Oberleitungsanlagen ausgerüstet.

Der Bahnhof Guben befindet sich unter einer Oberleitungsanlage, welche mit 15 000 V, Einphasenwechselspannung 16,7 Hz betrieben wird.

Dass die Betreiberverantwortung innehabende EVU ist für die Einhaltung der Arbeitsschutzregelungen und gesetzlichen Vorgaben für die eingesetzten Mitarbeiter, welche in der Nähe der Oberleitungsanlagen Tätigkeiten verrichten, verantwortlich.

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

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. Schlussbestimmungen

9.1. Allgemeine Regelungen

Die ÖGV wird in zwei zweisprachigen Urschriften in deutscher und polnischer Sprache ausgefertigt. Beide Texte sind gleichermaßen gültig. Die DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus und die PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze erhalten je eine Ausfertigung der Vereinbarung in deutscher und in polnischer Sprache.

(...)

9.3. Nadanie mocy prawnej

Aktualizacja nr ~~12~~ do „Miejscowe porozumienie graniczne między DB InfraGO AG Region Ost, Betrieb Netz Cottbus i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych we Zielonej Górze dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Guben – Gubin” wchodzi w życie dnia ~~14.12.2025~~ 13.12.2026r.

~~Treść Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008r. nie ma zastosowania na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym regulowanym niniejszym MPG.~~

9.3. Inkraftsetzung

Die Aktualisierung Nr.~~12~~ der „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych Zielona Góra für die Grenzbetriebsstrecke Guben – Gubin“ tritt am ~~14.12.2025~~ 13.12.2026 in Kraft.

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

Zielona Góra2026 r.

za/für die
PKP PLK SA

Cottbus,.....2026

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

[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.

10. Anhänge

10.1. Vordrucke und ergänzende Bestimmungen

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

Zweisprachige schriftliche Befehle

[Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der
DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V01)]
werden in den INB der DB InfraGO AG bei den
Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks
veröffentlicht.

www.dbinfrago.com/bt-rw

Dwujęzyczne rozkazy 21-95 i załącznik językowy
do rozkazu 95.95

[Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG
jako druk 302.2000V02)]

publikowany na stronie internetowej
DB InfraGO INB w wytycznych przepisów
ruchowo-technicznych pod.

Zweisprachige Befehle 21-95 und Wortlautbeiblatt
zum Auftrag 95.95

[Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der
DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V02)]

werden in den INB der DB InfraGO AG bei den
Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks
veröffentlicht.

www.dbinfrago.com/bt-rw

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

[illegible]

Gemeinsamer Anhang zu den ÖGV und ÖVED, Vordruck gemeinsame Befehle 1-9 d/d
(Wspólny załącznik do MPG a MPU, wspólny formularz rozkazów 1-9 p/d)

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 prędkość
10	Gleis kann besetzt sein Tor może być zajęte	auf Sicht na widoczność
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis Ludzie na torze / dzieci w pobliżu toru	auf Sicht na widoczność
12	Fahrzeuge im Gleis Pojazdy na torze	auf Sicht na widoczność
13	Mehrere Stoßfahrten unterwegs Wiele zderżeń pociągów w drodze	auf Sicht na widoczność
14	Ein fahrer in ein Stumpfgleis im Bereich der DB InfraGO AG Wjazd na tor zakończony kołami oporowymi na obszarze DB InfraGO AG	30 km/h
15	Ein fahrer in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise besetztes Gleis Wjazd na tor częściowo zajęty, lub na tor, który jest tylko częściowo przejezdny lub na tor, który jest częściowo przejezdny	20 km/h
16	Kein Durchschneidweg Brak drogi odcinającej za semaforem	30 km/h
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit Jezda w kierunku przeciwnym do ruchu jazdy	50 km/h
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren Pociąg pasażerski musi wyjątkowo przejeżdżać przez tory towarowe	40 km/h
19	Podlag patażerski musi wyjątkowo przejeżdżać przez tory towarowe	20 km/h
20	Benüßungsbereiche nicht ausreichend gesichert Przejazdy tor. drog. niedostatecznie zabezpieczone	30 km/h
21	Spurplan nicht von Eis und Schnee befreit Również nie oczyszczony ze śniegu i lodu	5 km/h
22	Reisendenübergang nicht gesichert Przejścia dla podróżnych niezabezpieczone	)*
23	Bauarbeiter Robotnicy	auf Sicht na widoczność
24	Unbefahrbarer Stelle im gesperrten Gleis Miejsce nieprzejezdne na zamkniętym torze	)*
25	Zustand nach Bauarbeiten Stan po robotach	auf Sicht na widoczność
26	Ausfallsstelle nicht benachrichtigt Niezameldowane uszkodzenie torowiska	)*
27	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La oder /IOS Niższa prędkość w stosunku do /IOS lub La	20 km/h und auf Sicht
28	Beschäftigte im gesperrten Gleis Pracownicy na zamkniętym torze	20 km/h und auf Sicht
29	Verzicht auf Mängel am Oberbau Porzucenie uszkodzenia nawierzchni	20 km/h und auf Sicht
30	Mängel am Oberbau Zusammenbruch	20 km/h und auf Sicht
31	Verzicht auf Oberbauerschäden (auch in benachbarten Gleis) Porzucenie uszkodzeń torowiska (nawierzchni na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
32	Verzicht auf Unterbauerschäden (Einklemmen, Störungen, etc.) Porzucenie uszkodzeń podłoża torowiska (zakleszczenia, zakłócenia itp.)	auf Sicht na widoczność
33	Pflicht-Straßenüberquerungen gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung) Torowce urażone przez przejeżdżające pociągi (nie ma zastosowania przy przejeździe pociągów przez torowce)	50 km/h
34	Wierken außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od sygnali	50 km/h

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

Zur Verfügung
302.2205Z01

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczyna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkość
35	Weiche mit LV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Zwrotnice zabezpieczone sznurem LV 73 bez blokady	5 km/h
36	Wenden von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Odstawienie podróżnych na peronie jest niemożliwe	)*
37	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Brak informacji o zmianie peronu	auf Sicht na widoczność
38	Engstelle für LU-Sendungen Miejsce zwężone dla przesyłki z przekrozoną skrajnią	10 km/h
39	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnnennungen bei Schwenkungen Ograniczona nośność budowl. nżytych dla przesyłki nadwyżających	)*
40	Spezialsignal unvollständig Sygnalizacja specjalna niekompletna	40 km/h
41	Windwarnung Ostrzeżenie przed silnymi wiatrami	80 km/h
42	Schwingenabstimmung Jezda pociągów odbywa się z opuszczonym pantografem lub bez pobierania prądu elektrycznego z sieci trakcyjnej	140 km/h
43	Besondere Anweisung	)*
44	Besondere Anweisung	)*
45	Besondere Anweisung	)*
46	Besondere Anweisung	)*
47	Besondere Anweisung	)*
48	Besondere Anweisung	)*
49	Besondere Anweisung	)*
50	Besondere Anweisung	)*
51	Besondere Anweisung	)*
52	Besondere Anweisung	)*
53	Besondere Anweisung	)*
54	Besondere Anweisung	)*
55	Besondere Anweisung	)*
56	Besondere Anweisung	)*
57	Besondere Anweisung	)*
58	Besondere Anweisung	)*
59	Besondere Anweisung	)*
60	Besondere Anweisung	)*
61	Besondere Anweisung	)*
62	Besondere Anweisung	)*
63	Besondere Anweisung	)*
64	Besondere Anweisung	)*
65	Besondere Anweisung	)*
66	Besondere Anweisung	)*
67	Besondere Anweisung	)*
68	Besondere Anweisung	)*
69	Besondere Anweisung	)*
70	Besondere Anweisung	)*
71	Besondere Anweisung	)*
72	Besondere Anweisung	)*
73	Besondere Anweisung	)*
74	Besondere Anweisung	)*
75	Besondere Anweisung	)*
76	Besondere Anweisung	)*
77	Besondere Anweisung	)*
78	Besondere Anweisung	)*
79	Besondere Anweisung	)*
80	Besondere Anweisung	)*
81	Besondere Anweisung	)*
82	Besondere Anweisung	)*
83	Besondere Anweisung	)*
84	Besondere Anweisung	)*
85	Besondere Anweisung	)*
86	Besondere Anweisung	)*
87	Besondere Anweisung	)*
88	Besondere Anweisung	)*
89	Besondere Anweisung	)*
90	Besondere Anweisung	)*
91	Besondere Anweisung	)*
92	Besondere Anweisung	)*
93	Besondere Anweisung	)*
94	Besondere Anweisung	)*
95	Besondere Anweisung	)*
96	Besondere Anweisung	)*
97	Besondere Anweisung	)*
98	Besondere Anweisung	)*
99	Besondere Anweisung	)*
100	Besondere Anweisung	)*

302.2205Z01

gültig ab 14.12.2025
ważne od 14.12.2025

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

[illegible][illegible]

gültig ab 14.12.2025
 ważne od 14.12.2025

302.2000V02

Befehl 21 – 95 Rozkazy 21 – 95		A Zagnamir / Zagnamir von		E-Zug mit der Vorbrücke / HSE-Zug E-Zug mit der Vorbrücke / HSE-Zug		C-Standort des Zuges / Lokalisationspunkt Standort des Zuges / Lokalisationspunkt	
Einfahrt Wjazd		/ Weiterfahrt / kontynuować jazdę		D-Standort des Zuges / Lokalisationspunkt Standort des Zuges / Lokalisationspunkt		C-Standort des Zuges / Lokalisationspunkt Standort des Zuges / Lokalisationspunkt	
21	☐	☐	darf nicht auf der ma zezwolenia na	21.10	☐	☐	entfahren wyjazdu
			[oder] [lub]	21.13	☐	☐	weiterfahren to kontynuować jazdę
22	☐	☐	Ausfahrt aus dem Bahnhof / Wyjazd ze stacji / część stacji	22.10	☐	☐	ausfahren ausfahren
			darf aus dem ma zezwolenie do wyjazdu z	22.11	☐	☐	
23	☐	☐	Fahren auf dem Gegengleis / Jazda po torze lewym	23.10	☐	☐	
			fährt auf dem Gegengleis von jeżdżąc po torze lewym od	23.11	☐	☐	
24	☐	☐	Zurückkehrende Fahrten / Jazdy z powrotem	24.10	☐	☐	
			fährt [oder] jeżdżąc [lub]	24.11	☐	☐	
			hin auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf jeżdżąc na torze lewym, powrót po torze lewym	24.12	☐	☐	
			hin auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf jeżdżąc na torze lewym, powrót po torze lewym	24.13	☐	☐	
			hin auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf jeżdżąc na torze lewym, powrót po torze lewym	24.14	☐	☐	
			hin auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf jeżdżąc na torze lewym, powrót po torze lewym	24.15	☐	☐	
			hin auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf jeżdżąc na torze lewym, powrót po torze lewym	24.16	☐	☐	
			hin auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf jeżdżąc na torze lewym, powrót po torze lewym	24.17	☐	☐	
			hin auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf jeżdżąc na torze lewym, powrót po torze lewym	24.18	☐	☐	
			hin auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf jeżdżąc na torze lewym, powrót po torze lewym	24.19	☐	☐	
			hin auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf jeżdżąc na torze lewym, powrót po torze lewym	24.20	☐	☐	
			hin auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf jeżdżąc na torze lewym, powrót po torze lewym	24.21	☐	☐	
			hin auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf jeżdżąc na torze lewym, powrót po torze lewym	24.22	☐	☐	
			hin auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf jeżdżąc na torze lewym, powrót po torze lewym	24.23	☐	☐	
			hin auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf jeżdżąc na torze lewym, powrót po torze lewym	24.24	☐	☐	
			hin auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf jeżdżąc na torze lewym, powrót po torze lewym	24.25	☐	☐	
			hin auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf jeżdżąc na torze lewym, powrót po torze lewym	24.26	☐	☐	
			hin auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf jeżdżąc na torze lewym, powrót po torze lewym	24.27	☐	☐	
			hin auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf jeżdżąc na torze lewym, powrót po torze lewym	24.28	☐	☐	
			hin auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf jeżdżąc na torze lewym, powrót po torze lewym	24.29	☐	☐	
			hin auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf jeżdżąc na torze lewym, powrót po torze lewym	24.30	☐	☐	
28	☐	☐	Wechsel ETCS-Level / Wechsel Zmiana poziomu ETCS / Zmiana trybu systemu ETCS	28.10	☐	☐	
			mus ETCS-Level wymaga poziomu ETCS	28.11	☐	☐	
			mus ETCS-Betriebsart wymaga trybu ETCS	28.12	☐	☐	
29	☐	☐	Weiterfahrt signalgeführt / Jazda zgodnie ze wskazaniem semaforów / kontynuacja maksymalnej prędkości 40 km/h	29.10	☐	☐	
			darf signalgeführt weiterfahren zezwala jeżdżąc dalej zgodnie ze wskazaniem semaforów	29.11	☐	☐	
			mus 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren jeżdżąc 2000 m z maksymalną prędkością 40 km/h	29.12	☐	☐	
			mus bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren jeżdżąc do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h	29.13	☐	☐	

Gemeinsamer Anhang zu den ÖGV und ÖVED, Vordruck gemeinsame Befehle 21-95 d/pl
Wspólny załącznik do MPG a MPTU, wspólny formularz rozkazów 21-95 p/d

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

Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95 d/pl
(Rückseite)

☐ W6	☐ Das Einführsignal W6.10	☐ Das Ausfahrtsignal W6.12	☐ Das Zwischenignal drogowskazowy W6.12
☐ W7	☐ Beim Anfahren nachschauen bis Pöpychanie przy ruszaniu z miejsca	☐ W7.10	☐ W7.11
☐ W8	☐ Übersicht La, Strecke Nr. Wykiaz La, nr linii	☐ ist gültig, ist ungültig, ist wichtig, nie ważny	☐ W8.11
☐ W9	☐ Unkritikalitäts (UT) für Bahnübergang bedienen in Obsługa urządzeń uniwersalnych (UT) dla włączania zabezpieczenia przejazdu w	☐ km	☐ km
☐ W10	☐ Baarbeiten in Roboty w	☐ km	☐ km
☐ W11	☐ Weiterfahren nach Vorbeifahrt in Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po przejechaniu w	☐ km	☐ km
☐ W12	☐ Weiterfahren nach Vorbeifahrt an Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po przejechaniu	☐ km	☐ km

Y Keine Treibfahrzeugnummer / Treibfahrzeugnummer
W Name Anwender / Identifikator Anwender

B Datum
Z Encodage Kennung / Niepowtarzalny identyfikator

gültig ab 14.12.2025
ważne od 14.12.2025

Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95
Załącznik językowy do polecenia 95.95

☐ W1	☐ Sie fahren Jechać	☐ W1.10	☐ wegen legengebunden Zug Nr. z powodu uniemożliwienia w	☐ W1.11	☐ W1.12	☐ Bis do	☐ km
☐ W2	☐ Sie müssen zwischen Miejsca przep	☐ W2.10	☐ Zugkreuzung / Przecieknięcie / Przecieknięcie	☐ W2.11	☐ W2.12	☐ Bis do	☐ km
☐ W3	☐ Sie dürfen zurücksetzen bis Zgoda na cofanie	☐ W3.10	☐ W3.11	☐ W3.12	☐ W3.13	☐ Bis do	☐ km
☐ W4	☐ Das Einführsignal W4.10	☐ Das Ausfahrtsignal W4.11	☐ Das Zwischenignal drogowskazowy W4.12	☐ W4.13	☐ W4.14	☐ Bis do	☐ km
☐ W5	☐ Das Vorsignal W5.10	☐ Das Einführsignal W5.11	☐ Das Ausfahrtsignal W5.12	☐ Das Zwischenignal drogowskazowy W5.13	☐ W5.14	☐ Bis do	☐ km