

DB InfraGO AG | I.IB-O-N-CS-P  
Vetschauer Str. 65 | 03048 Cottbus

Anwender des Auszugs für  
Eisenbahnverkehrsunternehmen aus den  
Regeln für die Betriebsführung über die  
Staatsgrenze (RfBS), Örtliche  
Grenzvereinbarung für die  
Grenzbetriebsstrecke Guben- Gubin;  
Ril 302.2205Z01

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

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

+49 160 9745 4775

Zeichen: I.IB-O-N-CS-P

19.07.2024

**Erneutes Stellungnahmeverfahren zur Neuherausgabe der Örtlichen Grenzvereinbarung für die Grenzbetriebsstrecke Guben Gubin – welche die Bestimmungen der Allgemeinen Grenzvereinbarung zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. beinhaltet - Auszug für die Eisenbahnverkehrsunternehmen – 302.2205Z01**

Sehr geehrte Damen und Herren,

In Verbindung mit dem durchgeführten Stellungnahmeverfahren zur beabsichtigten unterjährigen Änderung der Nutzungsbedingungen Netz (NBN) 2024 und der Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) 2025 vom 07.03.2024 wurde der Hinweis eingebracht, dass die Anwendung der Kompensationsmaßnahmen für Züge ohne PZB (2. Triebfahrzeugführer bzw. "Radiostop") keine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Folge hätte.

Die eingebrachte Version der Neuherausgabe der Örtlichen Grenzvereinbarung für die Grenzbetriebsstrecke Guben - Gubin wurde dahingehend überarbeitet- es wird beabsichtigt das die Richtlinie am 15.12.2024 in Kraft treten soll.

Berichtigt wurden:

- Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke - hinsichtlich der zusätzlichen Ausrüstung mit dem Zugsicherungssystem SHP und Vereinfachung der Darstellung der Streckenklasse für grenzüberschreitenden Züge;
- Mitzuführende Unterlagen - um eine TSI gerechte Aussage zum Zugang zu den La-Angaben zu erreichen;
- Fahrzeugausrüstung mit Zugsicherungssystem und Zugfunk -
- Transition der Zugsicherungssysteme und des Zugfunksystems.

**Hinweise und Erläuterungen**

Anbei erhalten Sie den Entwurf der Ril 302.2205Z01 im Berichtigungsmodus gegenüber der im  
Stellungnahmeverfahren vom 07.03.2024 eingereichten Richtlinie.

Geänderte Regeln sind in der anliegenden Synopse begründet.

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO AG

Anlage:

Entwurf der Neuherausgabe der Ril 302.2205Z01

Synopse zur 302.2205Z01

Zur Stellungnahme  
25.07.2024 - 26.08.2024

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 – Gubin

**Wyciąg dla przewoźników**

Ważne Obowiązuje od ~~09.06.~~ 15.12.  
2024

**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

**Auszug für EVU**

Gültig ab ~~09.06.~~ 15.12.2024

\*

<b>Strony porozumienia</b>			<b>Vertragspartner</b>
<b>Jednostka prowadząca</b>	<b>dla PKP PLK S.A.</b>	<b>Geschäftsführende Stelle</b>	<b>für die PKP PLK S.A.</b>
	<b>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</b> <b>Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze</b> <b>Ul. Traugutta 10</b> <b>65-025 Zielona Góra</b>		
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych	Sławomir Brożyński		Stellv. Direktor Betrieb
E-Mail	slawomir.brozynski@plk-sa.pl		E-Mail
Telefon	+48 68 41 92 527		Telefon
<b>Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury</b>	<b>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</b>	<b>Geschäftsführende Stelle</b>	<b>Für die Infrastruktur zuständige Stelle</b>
	<b>Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze</b> <b>Ul. Traugutta 10</b> <b>65-025 Zielona Góra</b>		
Naczelnik Działu Eksploatacji i Infrastruktury Pasażerskiej	Andrzej Pawelski		Leiter des Bereichs
E-Mail	andrzej.pawelski@plk-sa.pl		E-Mail
Telefon	+48 68 41 92 527		Telefon
<b>pracownik odpowiedzialny za MPG</b>	<b>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</b>	<b>Geschäftsführende Stelle</b>	<b>zuständige Stelle für die ÖGV</b>
	<b>Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze</b> <b>Ul. Traugutta 10</b> <b>65-025 Zielona Góra</b>		
E-Mail	Anna Gąsiorek		E-Mail
Telefon	anna.gasiorek@plk-sa.pl		Telefon
	+48 68 41 92 235		
<b>Jednostka prowadząca</b>	<b>dla DB InfraGO AG</b>	<b>Geschäftsführende Stelle</b>	<b>für die DB InfraGO AG</b>
	<b>DB InfraGO AG</b> <b>Region Ost</b> <b>Betrieb Netz Cottbus I.IB-O-N-CS</b> <b>Vetschauer Straße 65</b> <b>03048 Cottbus</b>		
Kierownik działu	Susanne Lewandowsky		Leiterin des Bereichs
E-Mail	susanne.lewandowsky@deutschebahn.com		E-Mail
Telefon	+49-355-44-2378		Telefon
<b>Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury</b>	<b>DB InfraGO AG</b>	<b>Geschäftsführende Stelle</b>	<b>Für die Infrastruktur zuständige Stelle</b>
	<b>Region Ost</b> <b>Betrieb Netz Cottbus I.IB-O-N-CS- B03</b> <b>Briesener Str. 6</b> <b>15230 Frankfurt (Oder)</b>		
Kierownik działu	Heiko Mietchen		Leiter Betriebsbezirk
E-Mail	heiko.mietchen@deutschebahn.com		E-Mail
Telefon	+49 160 9693 8800		Telefon
<b>Miejsce opracowania</b>	<b>DB InfraGO AG</b>	<b>Geschäftsführende Stelle</b>	<b>örtlich zuständige Geschäftsführung</b>
	<b>Region Ost</b> <b>Betrieb Netz Cottbus I.IB-O-N-CS</b> <b>Vetschauer Straße 65</b> <b>03048 Cottbus</b>		
<b>Autor</b>	Kai-Uwe Schiemenz		
E-Mail	Kai-Uwe.Schiemenz@deutschebahn.com		E-Mail
Telefon	+49 160 9745 4775		Telefon

\*

**Do użytku na stanowisku pracy****Anwender**

(...)

(...)

MPG Gubin-Guben należy udostępnić w koniecznym zakresie:

- pracownikom KPI wykonującym zadania w obszarze prowadzeniu ruchu kolejowego,
- pracownikom KPI sporządzającym regulamin techniczny, rozkłady jazdy, regulaminy tymczasowe 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 Beta aufstellen;
- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und in der Instandhaltung und
- den Lehrkräften für den Bahnbetrieb

zugänglich zu machen.

Zur Stellungnahme  
25.07.2024 - 26.08.2024

Spis treści		Inhaltsverzeichnis	
	Wykaz skrótów	Abkürzungsverzeichnis	6
	Wykaz zmian	Nachweis der Aktualisierungen	7
1.	Zakres obowiązywania	Geltungsbereich, Begriffsbestimmungen	8
1.1.	Podstawa prawna	Rechtsgrundlagen	8
1.2.	Postanowienia ogólne	Allgemeine Bestimmungen	8
1.3.	Określenie pojęć	Begriffsbestimmungen	9
2.	Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI	Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU	10
	(...)	(...)	
2.4.3.	Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej	Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den EIU	10
	(...)	(...)	
3.	Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów	Infrastrukturdaten, Fahrpläne	10
	(...)	(...)	
3.2.	Rozkład jazdy	Fahrpläne	10
	(...)	(...)	
3.2.2.	Sieciowy (roczny) rozkład jazdy	Netzfahrplan	10
3.2.3.	Indywidualny rozkład jazdy	Gelegenheitsverkehr	11
3.3.	Postanowienia eksploatacyjne dla kolejowych przesyłek nadzwyczajnych	Bestimmungen für außergewöhnliche Sendungen	11
3.3.1.	Ogólnie postanowień eksploatacyjnych	Allgemeine betriebliche Bestimmungen	11
3.3.2.	Miejscowe postanowienia eksploatacyjne	Örtliche Betriebliche Bestimmungen	12
	(...)	(...)	
5.	Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji.	Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge	15
5.1.	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke	15
	(...)	(...)	
5.1.3.	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke	15
5.2.	Stacja zmiany systemu	Systemwechselbahnhöfe	18
5.2.1.	Stacja Guben	Bahnhof Guben	18
5.2.2.	Stacja Gubin	Bahnhof Gubin	20
	(...)	(...)	
6.	Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej	Angaben zum Netzzugang	22
6.1.	Stosowane przepisy i wytyczne	Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien	22
6.2.	Zasady akceptacji taboru kolejowego	Anforderungen an Fahrzeuge	23
6.2.1.	Wyposażenia pojazdów w urządzenia PZB	Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen	23
6.2.2.	Wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności	Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk	23
6.3.	Proces akceptacji pracowników przewoźnika	Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU	24
6.3.1.	Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI	Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU	24
6.3.2.	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG	24
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.	Wyciąg z ogólnodostępnych przepisów operacyjno-technicznych zawartych w regulaminach sieci.	Auszug zu den Regelungen des öffentlichen, betrieblich-technischen Regelwerks der Nutzungsbedingungen Netz.	26
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	29
7.1.	Przepisy ruchu	Betriebsvorschriften	29

7.2.	Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania	Betriebliche Vorgaben zur Transition	39
7.2.1.	Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę	Transition der Zugsicherungssysteme	39
7.2.2.	Przełączanie radiołączności pociągowej	Transition der Zugfunksysteme	41
	(...)	(...)	
8.6.	Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej	Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion	42
9.	Postanowienia końcowe	Schlussbestimmungen	43
10.	Załączniki	Anhänge	44
10.1.	Wzory druków i określenia uzupełniające	Vordrucke und ergänzende Bestimmungen	44
10.1.1.	Rozkazy G2-14 pl/d	Befehl G 1-14 302.2000V01	45
10.1.2.	Rozkazy G14.1-14.35 pl/d	Befehl G 14.1-14.35 302.2000V02	47
10.1.3.	Załącznik językowy do rozkazu G14 pl/d	Wortlautbeiblatt 302.2000V03	48
	(...)	(...)	

Zur Stellungnahme  
25.07.2024 - 26.08.2024

Wykaz skrótów		Abkürzungsverzeichnis	
Begriff polnisch	Abkürzung polnisch	Begriff deutsch	Abkürzung deutsch
dyżurny ruchu	dr	Fahrdienstleiter	Fdl
Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym	ERTMS	Eisenbahnverkehrsleitsystem "European Rail Traffic Management System"	ERTMS
Europejski System Sterowania 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 odgałęźny	podg.	Abzweigstelle	Abzw
posterunek odstępowy	podś.	Blockstelle	Bk
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	<u>INB</u>	<u>Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG</u>	<u>INB</u>
<u>Techniczne Warunki Użytkowania sieci DB InfraGO AG</u>	<u>TNB</u>	<u>Technischen Netzzugangsbedingungen der DB InfraGO AG</u>	<u>TNB</u>
linia potrzeb nietrakcyjnych	LPN	Energieanlagen 50 Hz	
szafa aparatowo-zasilająca	SAZ	Gerät und Stromversorgungsschrank	
sterowanie ruchem kolejowym	srk	Leit- und Sicherungstechnik	LST
Detekcja Stanów Awaryjnych Taboru	DSAT	Ortungsanlagen für kritische Zustände an Fahrzeugen	HOA FBOA



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

Zur Stellungnahme  
25.07.2024 - 26.08.2024

# 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.;
- umowa 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.,
- Umowa pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a DB Netz AG o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej (umowa o powiązaniu infrastruktury – IVV);

aby prowadzić do realizacji treści wymienionych powyżej umów na określonym poziomie roboczym na przejścia 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.

## Zakres obowiązywania

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

# 1. Geltungsbereich

## 1.1. Rechtsgrundlage

Die vorliegende ÖGV Gubin-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 Bunderepublik Deutschland im Zuge von Schienenwegen des Bundes, in der Republik Polen im Zuge von Eisenbahnstrecken mit staatlicher Bedeutung vom 26.02.2008;
- Vertrages zwischen DB Netz AG und PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. über die Zusammenarbeit der Eisenbahninfrastrukturbetreiber (Infrastrukturverknüpfungsvertrag – IVV);

abgeschlossen, um die Inhalte der oben aufgeführten Verträge, in der konkreten Arbeitsebene des Grenzüberganges Gubin-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 Gubin-Gubin Abweichungen und Ergänzungen zulassen.

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

Die ÖGV Gubin-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.

## Geltungsbereich

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

systemu wymienionych w punkcie 1.3.1 niniejszego porozumienia.

### 1.3. Określenie pojęć

W niniejszych MPG, użyto określeń o następującym znaczeniu:

#### 1.3.1. Stacji 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.

#### 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 to Granica Państwa w km 94,257 linii kolejowy 358 PKP PLK S.A. i km 1,685 linii 6206 DB InfraGO AG.

(...)

#### 1.3.8. Zdarzenie

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

#### 1.3.9. Zarządca infrastruktury (KPI)

podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

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. Grenze der Betriebsführung

Die „Grenze der Betriebsführung“ ist die festgelegte Grenze, bis zu der das betriebliche Regelwerk des jeweiligen EIU gilt. Die Überleitung aus dem betrieblichen Regelwerk des einen EIU zu dem des anderen EIU vereinbaren die EIU in der ÖGV. Grenze der Betriebsführung auf der Strecke Guben - Gubin ist die Staatsgrenze in km 1,685 der Strecke 6206 / km 94,257 der PKP-Strecke 358.

(...)

#### 1.3.8. Gefährliches Ereignis

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

#### 1.3.9. Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

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

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

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

### **1.3.11-Aplikant**

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

Aplikanci w niniejszym MPG są objęci wyrazem przewoźnik kolejowy.

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

(...)

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

(...)

Nieprawidłowości i niejasności w kolejowym ruchu granicznym, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, należy zdiagnozować między obydwojema 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 - Gubin są:

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

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

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

## **3. Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady**

(...)

### **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.

### **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, Verlager, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs.

Zugangsberechtigte werden in der vorliegenden ÖGV unter EVU subsumiert.

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

(...)

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

(...)

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

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

Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke

Gubin - Gubin sind seitens der

- DB InfraGO AG  
die Betriebszentrale Berlin der Region Ost
- der PKP PLK S.A.

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

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

## **3. Infrastrukturdaten, Fahrpläne**

(...)

### **3.2.2. 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. 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.

(...)

### 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 numery DB Bza i PNZ PKP PLK S.A.

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

4. Dla przewożonych stale przesyłek nadzwyczajnych może zostać uzgodniony przewóz określonymi stałymi pociągami w rocznym rozkładzie jazdy. Warunki przewozu dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym lub na odcinkach linii tranzytu uprzywilejowanego łącznie ze stacjami zmiany systemu jak również numery zgód DB Bza i PNZ PKP PLK S.A. podaje się w rozkładzie jazdy. Te pociągi traktuje się zawsze tak jak pociągi z przesyłką nadzwyczajną, nawet wówczas, gdy takiej przesyłki nie przewożą.

(...)

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

6. W przypadku komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej przed przyjęciem na obszar

## 3.3. Außergewöhnliche Sendungen

### 3.3.1. Allgemeine betriebliche Bestimmungen

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

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

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

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

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

4. Für häufig auftretende außergewöhnliche Sendungen mit gleichen Beförderungsbedingungen kann die Beförderung in bestimmten Zügen vereinbart werden. Die Beförderungsbedingungen für die Grenzbetriebsstrecke bzw. auf den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre, 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

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.

Bereich der Infrastruktur der PKP PLK S.A. erfolgen soll, ist das Protokoll der Übernahme durch das übernehmende EVU an die zuständige Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. mit dem Ziel der Erteilung der Beförderungsanweisung zu senden.

(...)

(...)

### 3.3.2. Miejscowe postanowienia eksploatacyjne

#### Postanowienia dla relacji 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 „G”;

- 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 Wielosobowego Stanowiska ds. Przewozów Nadzwyczajnych.

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

2. Jeżeli wymagane jest Komisyjne sprawdzenie przesyłki, przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej z zagranicy i dopuszczenie jej do przewozu po liniach zarządzanych przez PKP PLK S.A. odbywa się po przedstawieniu przez przewoźnika po stronie polskiej protokołu komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej, który powinien zostać przesłany do stanowiska ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze w Poznaniu, co najmniej 1 godzinę przed planowaną

### 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 Grenzbetriebsstreckenabschnitt 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 „G“;  
- 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 Wielosobowego Stanowiska ds. Przewozów Nadzwyczajnych - der selbstständige Multifunktionsstelle für außergewöhnliche Sendungen im Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.

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

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

godziną zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągu na stacji Guben.

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

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

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

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

#### **Zarządzenie przewozu**

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

5. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej może zostać wydane jednocześnie ze zgodą na przewóz przesyłki nadzwyczajnej.

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

7. W przypadku ujawnienia przewozu przesyłki nadzwyczajnej bez stosownych zgód wydawane 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

eine Stunde vor der vorgesehenen Fertigmeldung des Zuges auf dem Bf. Guben, zu senden ist.

Das bei der DB InfraGO AG trassenbestellenden EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Guben zu berücksichtigen.

Die durch eine Kommission durchzuführende Annahme einer außergewöhnlichen Sendung zur Beförderung erfolgt durch das in Polen auftretende EVU und dem Absender. Der Vorsitzende der Kommission ist ein berechtigter Mitarbeiter des in Polen auftretenden EVU. Die Sendung muss von der Kommission geprüft und so zur Beförderung zugelassen werden, dass ihre Beförderung den Eisenbahnverkehr nicht gefährdet.

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

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

#### **Beförderungsanordnung**

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

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

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

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

#### **Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung**

8. Das auf polnischer Seite auftretende EVU ist verpflichtet, dem auf deutscher Seite auftretendem EVU (einschließlich des Zugpersonals) alle erforderlichen

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 „G”.

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

konwojent na odcinku PKP PLK S.A. zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchu stacji Guben.

(...)

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 „G” 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.

(...)

Zur Stellungnahme  
25.07.2024 - 26.08.2024



## 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 - Gubin jest szlakiem jednotorowym nie zelektryfikowanym.

(2) Miarodajne pochylenie dla poszczególnych odcinków wynosi: Gubin - 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 358, ujętymi w załączniku 2.1(A) dla autobusów szynowych i elektrycznych zespołów trakcyjnych/EZT  
-załącznik 2.1(P) dla pociągów pasażerskich,  
lokomotywa ze składem wagonów,  
-załącznik 2.1(T) dla pociągów towarowych.

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

(6) Między posterunkami ruchu Gubin 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 Gubin B1 wyposażone jest w urządzenia radiołączności pociągowej polskiej kanału R2.

## 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) Zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für die Streckenabschnitte der DB InfraGO AG sind im VzG vorgegeben.

Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für den Streckenabschnitt der PKP PLK S.A, sind in dem Verzeichnis der maximal zulässigen Geschwindigkeiten im „Regulamin Sieci“ auf der Internet-Seite der PKP PLK S.A. <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/> im Anhang 2 in den Anhängen:  
-2.1(A) für Triebwagen (Diesel bzw. elektrisch);  
-2.1(P) für lokbespannte Reisezüge;  
-2.1(T) für Güterzüge;  
für die Strecke 358 angegeben.

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

(6) Zwischen den Betriebsstellen Gubin 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 Gubin B1 ist mit polnischem Funkgerät des Kanals R2 ausgerüstet.

\*  
\*  
\*  
\*  
\*

(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.

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym jest wyposażony w polską automatykę bezpieczeństwa pociągu SHP.

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

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

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym od stacji Guben do granicy państwa za-szeregowany jest do klasy D4 (nacisk osi na szynę 221 kN, na mb szyny 78,4 kN), a od granicy państwowej do stacji Gubin za-szeregowany jest do klasy C3 (nacisk osi na szynę 196 kN, na mb szyny 71 kN):

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym za-szeregowany jest zgodnie w odniesieniu do obciążenia na oś i metr bieżący toru do klasy linii C3:

Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dopuszczalne obciążenia wynoszą:

–maksymalny nacisk osi na tor: 20,5 t (205 kN)

–maksymalny nacisk liniowy (na 1 metr bieżący toru) 7,2 t /m (71 kN/m)

(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.

Die Grenzbetriebsstrecke ist mit dem polnischen Zugsicherungssystem SHP ausgerüstet.

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

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

Vom Bahnhof Guben bis zur Staatsgrenze ist die Strecke in die Streckenklasse D 4 (22,5 t Radsatzlast, 8,0 t/m Meterlast) und von der Staatsgrenze bis zum Bahnhof Gubin in die Streckenklasse C 3 (20 t Radsatzlast, 7,2 t/m Meterlast) eingestuft.

Daraus folgt, dass in Zügen im grenzüberschreitenden Verkehr nur Fahrzeuge der Streckenklasse C 3 freizügig eingestellt werden dürfen.

Auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt die zulässige

–Radsatzlast: 20,5 t (205 kN)

–Meterlast: 7,2 t/m (71 kN/m)

Zur Stellungnahme - 26.08.2024  
25.07.2024

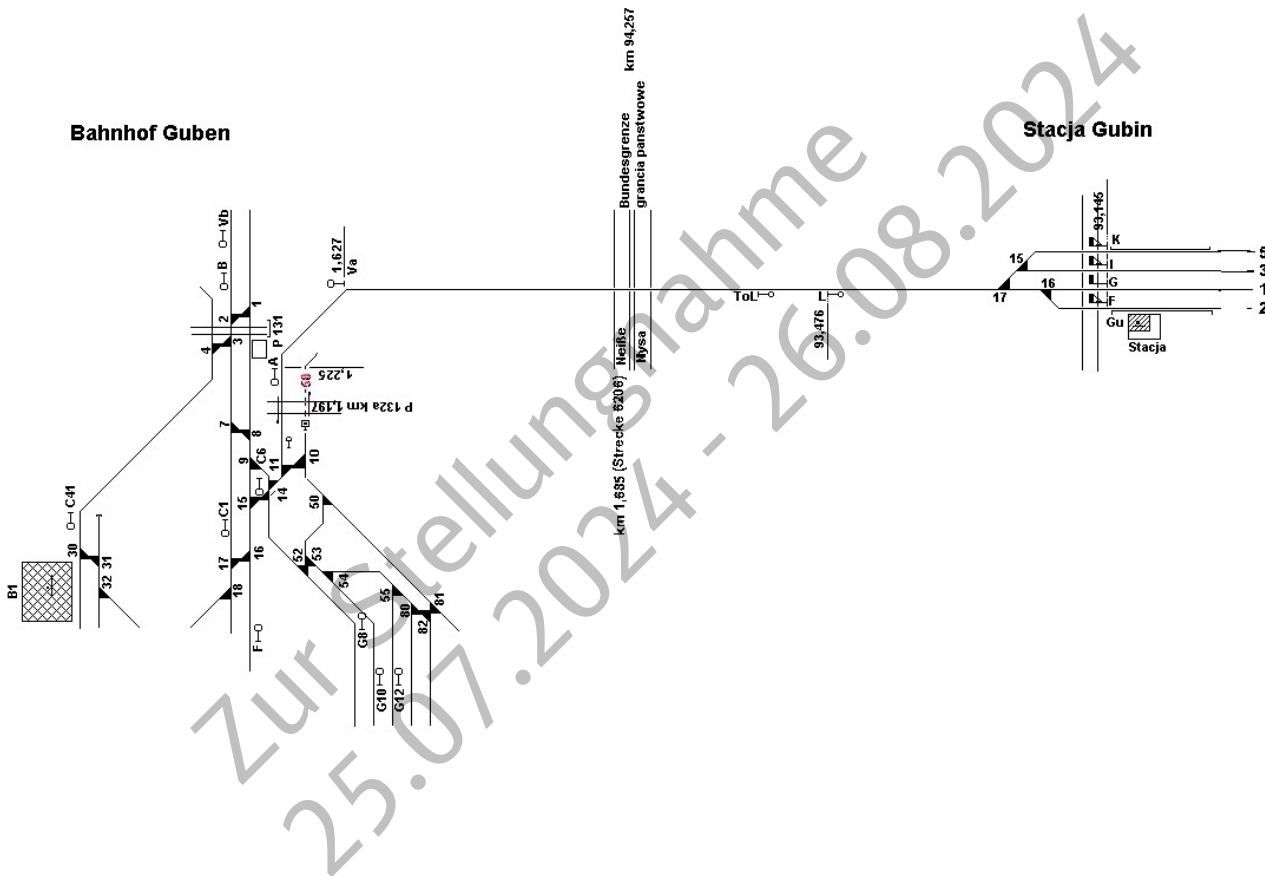
(10) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym znajduj się nastpujce przejazdy kolejowo-drogowe.

(10) Auf der Grenzbetriebsstrecke befinden sich nachfolgende Bahnbergnge.

Guben – Staatsgrenze / Granica Państwa – Gubin		
Lage [km] Poozienie	Art der Sicherung Rodzaj zabezpieczenia	Bemerkungen Uwagi
1,197	elektrische Vollschanke P 132 A 5 Rogatki elektryczne P 132 A5	fernbedient durch Fdl „B 1“ Bf Guben Obstuguje zdalnie dyżurny ruchu „B1” stacji Guben
93,149	elektrische Vollschanke Przejazd kolejowo-drogowy Kat. A	ortsbedient durch Fdl „Gu“ Bf Gubin Obstuguje z miejsca dyżurny ruchu „Gu” stacji Gubin

5.1. A01 Plan schematyczny odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

5.1.A01 Schematischer Lageplan der Grenzbetriebsstrecke



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

### 5.2.1. Stacja Guben

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

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

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

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

(4) Miarodajne pochylenie wynosi 3,3‰.

(5) Stacja wyposażona jest w PZB, a dodatkowo 200 metrów przed tarczą ostrzegawczy należąca do semafora wjazdowego Va i przed semaforem wjazdowym A zainstalowane są magnesy SHP.

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

a) Stosowanie polskiej analogowej radiołączności pociągowej zostanie ograniczone do czasu zastąpienia analogowej radiołączności pociągowej, łącznością GSM-R (PL).

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

(...)

## 5.2. Systemwechselbahnhöfe und Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke

### 5.2.1. Bahnhof Guben

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

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

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

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

(5) Der Bahnhof ist mit PZB -ausgerüstet und zusätzlich sind 200 m vor dem Einfahrvorsignal Va und dem Einfahrsignal A SHP-Magneten installiert.

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

a) Bis zur Inbetriebnahme von GSM-R (PL) wird die Nutzung des polnischen Analogfunks 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”.

(...)

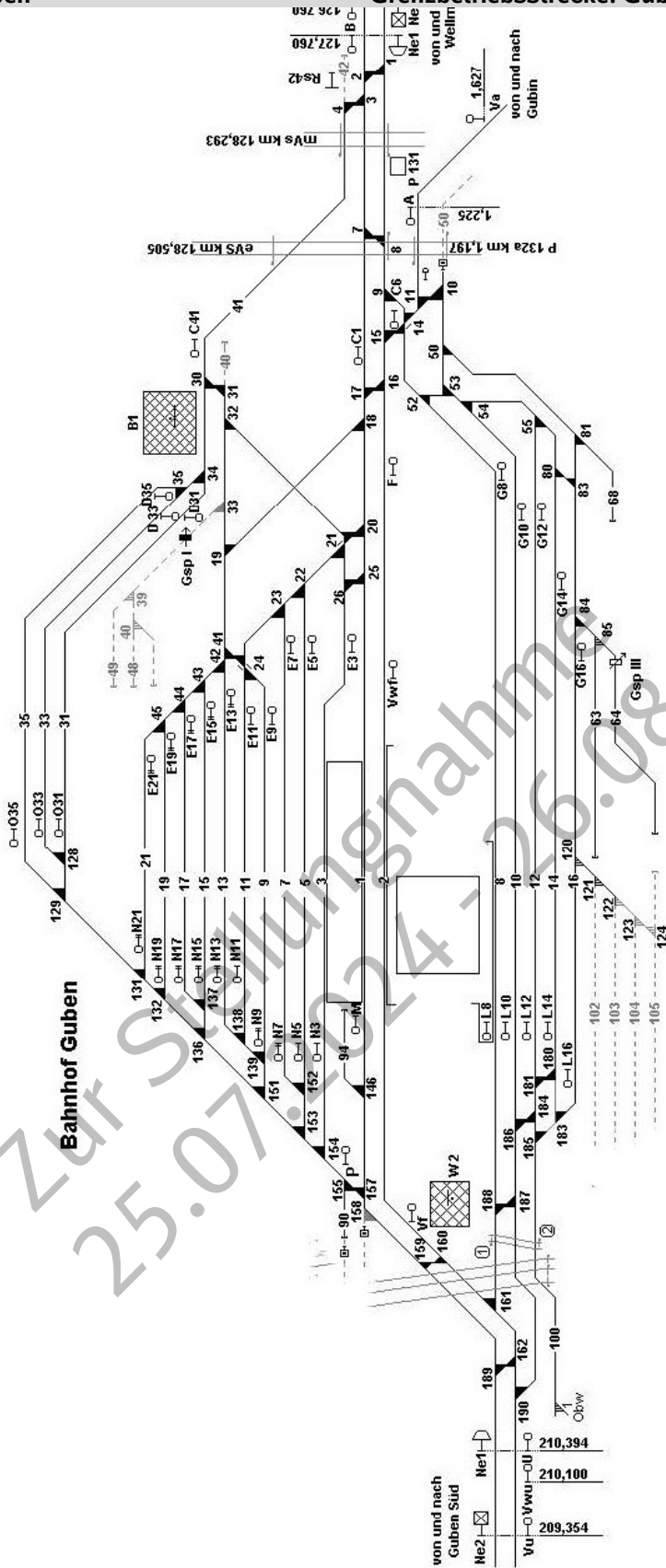
\*  
-  
\*-

\*

Zur Stellungnahme  
25.07.2024

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

5.2.1A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke: Guben



### 5.2.2. Stacja Gubin

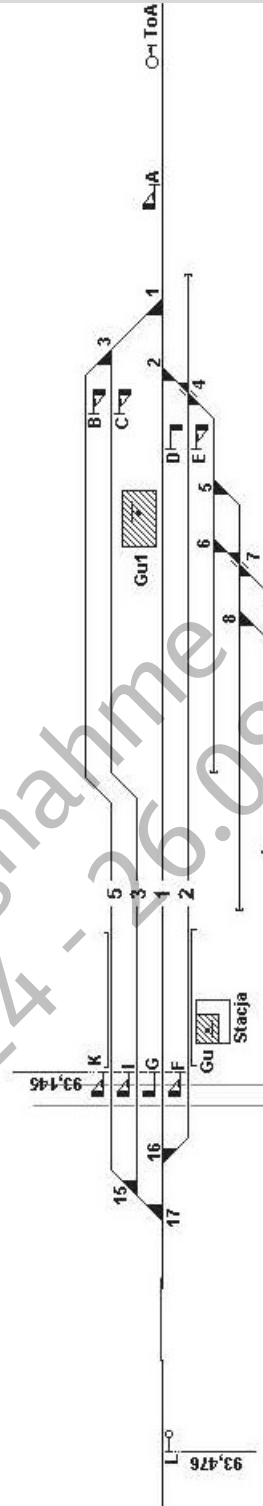
- (1) Stacja przystosowana jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego.
- (2) Stacja Gubin posiada nastawnię dysponującą „Gu” i nastawnię wykonawczą „Gu-1”. Nastawnia dysponująca wyposażona jest w urządzenia mechaniczne ręczne, a nastawnia wykonawcza w urządzenia mechaniczne scentralizowane.
- (3) Stacja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

### 5.2.2. Bahnhof Gubin

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

Odcinek Abschnitt	Długość pociągu Länge des Zuges		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

Stacja Gubin



(...)

## 6. Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej

### 6.1. Stosowane przepisy i wytyczne

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, Miejscego Porozumienia Granicznego (MPG).

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

~~W kabinach sterowniczych pojazdów trakcyjnych lub wagonów sterowniczych muszą znajdować się:  
— rozkład jazdy zarządcy infrastruktury dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym;~~

~~— La DB InfraGO AG wydane dla obszaru Ost, również na obszarze PKP PLK S.A.;~~

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 G zgodnie z pkt 10.1.

~~— druki dwujęzycznego rozkazu G zgodnie z pkt 10.1.~~

Maszyniści powinni posiadać aktualne wykazy ostrzeżeń stałych -Zakładu Linii Kolejowych w Poznaniu.

~~— Dodatek 2 do wrijp (WOS) Zakładu Linii Kolejowych w Poznaniu.~~

#### 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. Angaben zum Netzzugang

### 6.1 Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien

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.

~~In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen  
— die Fahrplanunterlagen für die Grenzbetriebsstrecke;~~

~~— die La der DB InfraGO AG — Ausgabe Bereich Ost auch im Bereich der PKP PLK S.A.;~~

~~— die Angaben für das Streckenbuch mus der Triebfahrzeugführer im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG, einsehen können.~~

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

~~— die zweisprachigen Befehlsvordrucke Befehl G entsprechend Abschn. 10.1.~~

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

~~— Dodatek 2 zum Fahrplan (WOS) des Zakład Linii Kolejowych Poznań;  
mitgeführt werden.~~

#### 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. 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 zasadniczo systemy PZB 90 i SHP.

(2) Jeśli przejazd odbywa się zgodnie z warunkami określonymi w punkcie 7.2.1.5, odstępstwa od pkt (1) są dozwolone, jeżeli pojazdy trakcyjne jadą tylko z Polski na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym do stacji zmiany systemu Guben lub z powrotem, a przejazd odbywa się z wykorzystaniem systemu SHP wyposażenia stacji Guben.

~~W odstępstwie od wymagań z Regulaminu sieci DB InfraGO AG (INB) pojazdy trakcyjne jadące z Polski przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym tylko do stacji zmiany systemu Guben nie muszą być wyposażone w system PZB, ale muszą posiadać aktywny system SHP.~~

### 6.2.2. Wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności

(1) W przypadku eksploatacji na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym DB InfraGO AG pojazdy prowadzące muszą być zasadniczo wyposażone w zainstalowane na stałe lub przenośne urządzenie pokładowe systemu radiołączności pociągowej GSM-R.

(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 PLK 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.

~~W odstępstwie od wymagań z Regulaminu sieci DB InfracGO AG (INB) pojazdy trakcyjne jadące z Polski przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym tylko do stacji zmiany systemu Guben nie muszą być wyposażone w łączność GSM-R, ale muszą posiadać aktywny radiotelefon pracujący na kanale 2.~~

## 6.2. Anforderungen an Fahrzeuge

### 6.2.1. Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen

(1) Triebfahrzeuge auf der Grenzbetriebsstrecke müssen grundsätzlich mit Systemen PZB 90 und SHP ausgerüstet sein.

(2) Wenn die Fahrt nach den Bedingungen des Punktes 7.2.1.5. stattfindet, sind Abweichungen von Punkt (1) zulässig, wenn die Triebfahrzeuge von Polen auf der Grenzbetriebsstrecke nur bis zum Systemwechselbahnhof Guben bzw. zurück fahren, und die Fahrt unter Nutzung des Zugsicherungssystems SHP des Bahnhofes Guben stattfindet.

~~Abweichend von den Vorgaben der technischen Netzzugangsbedingungen der DB InfraGO AG müssen Triebfahrzeuge, die von Polen auf der Grenzbetriebsstrecke nur bis zum Systemwechselbahnhof Guben bzw. zurück fahren, nicht mit dem System PZB ausgerüstet sein, das System SHP muss aktiv sein.~~

### 6.2.2. Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk

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

(2) Für den Betrieb auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK S.A. muss das Triebfahrzeug mit einem Funkgerät, welche auf dem Netz der PLK 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 fahren, kann auf eine Ausrüstung mit GSM-R verzichtet werden, wenn polnische Zugfunksystem auf Kanal 2 aktiv ist.

~~Triebfahrzeuge, die von Polen auf der Grenzbetriebsstrecke nur bis zum Systemwechselbahnhof Guben bzw. zurück fahren, müssen nicht mit GSM-R ausgerüstet sein, das polnische Zugfunksystem auf Kanal 2 muss aktiv sein.~~

### **6.3. Proces akceptacji pracowników przewoźnika**

#### **6.3.1. Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI**

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

#### **6.3.2. Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG**

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

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

Podczas rozmów między dyżurnym ruchu a maszynistą pojazdu trakcyjnego liczby będą wypowiedzane jako ciąg pojedynczych cyfr. Nie będą one używać skrótów i będą używać pełnych nazw posterunków ruchu. W przypadku konieczności literowania pojęć należy korzystać z międzynarodowej tablicy fonetycznej zgodnie z przepisami DB InfraGO AG:

### **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 Betriebsprache Deutsch und auf dem Netz der PKP PLK S.A. ist die Betriebsprache Polnisch.

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

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

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

Bei Gesprächen zwischen dem Fdl und dem Triebfahrzeugführer werden Zahlen als eine Folge der einzelnen Ziffern ausgesprochen. Sie verzichten auf Abkürzungen und sie verwenden die vollständigen Namen der Betriebsstellen. Müssen sie Begriffe buchstabieren, ist die internationale Buchstabiertafel nach dem Regelwerk der DB InfraGO AG zu verwenden:

International  
międzynarodowe

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

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

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

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

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

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

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

## **6.4. Wyciąg z ogólnodostępnych przepisów operacyjno-technicznych**

### **6.4.1. Ograniczenie długości pociągów wraz z czynnymi lokomotywami**

- Długość pociągu w planowaniu zasadniczo nie może przekroczyć 630 m.

### **6.4.2. Rozkład jazdy**

#### **a) Konieczność konstrukcji korzytania z rozkładu jazdy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym**

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

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

#### **b) Odpowiedzialność za opracowanie rozkładów jazdy**

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

#### **c) Publikacja i dystrybucja rozkładów jazdy**

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

### **6.4.3. Numery pociągów**

#### **a) Stosowanie międzynarodowych numerów pociągów**

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

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

#### **b) Przydzielanie międzynarodowego numeru pociągu**

## **6.4. Auszug zu den Regelungen des öffentlichen, betrieblich-technischen Regelwerks**

### **6.4.1. Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen**

- Die Gesamtzuglänge der angemeldeten Zugtrassen darf 630 Meter grundsätzlich nicht überschreiten.

### **6.4.2. Fahrplan**

#### **a) Notwendigkeit der Verwendung eines Fahrplans auf der Grenzbetriebsstrecke**

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

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

#### **b) Verantwortung Fahrplanerstellung**

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

#### **c) Fahrplanveröffentlichung und Verteilung**

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

### **6.4.3. Zugnummer**

#### **a) Verwendung einer internationalen Zugnummer**

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

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

#### **b) Vergabe einer internationalen Zugnummer**

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

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

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

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

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

##### **b) Dwustronne uzgodnienia między przewoźnikami**

W okresie poprzedzającym złożenie wniosku o przyznanie międzynarodowej trasy pociągu należy przeprowadzić koordynację handlową z udziałem wszystkich zaangażowanych partnerów w celu harmonizacji wniosku o przyznanie 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:

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

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

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

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

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

##### **b) Bilaterale Abstimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen**

Im Vorfeld der Anmeldung von 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:

- jednoznaczne oznaczenie stacji początkowej i stacji końcowej w danym kraju.

- Jednoznaczne oznaczenie stacji zmianu systemu.

- Jednoznaczne oznaczenie przewoźnika, który złożył wniosek o przydzielanie trasy w drugim kraju.

- Jednoznaczne wskazanie wymaganego czasu postoju wraz z odpowiednią technologią eksploatacji (np. zmiana lokomotywy, zmiana drużyny, tranzycja) na stacjach zmianu systemu.

- Jednoznaczne oznaczenie w formie numeru pociągu wszelkich jazd poprzedzających lub dalszej jazdy w przypadku pociągów kończących lub rozpoczynających bieg na stacji Frankfurt (Oder) Oderbrücke lub w przypadku doprowadzania lokomotyw związanych z realizacją danego przewozu.

#### **6.4.5. Koordynacja rozkładów jazdy między zarządzami infrastruktury**

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

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

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

- Eindeutige Benennung der Start- und Zielbetriebsstelle im jeweiligen Land.

- Eindeutige Benennung der zu befahrenden Systemwechselbahnhöfe.

- Eindeutige Benennung des EVU, welches im jeweils anderen Land die Trassenanmeldung durchführt.

- Eindeutige Angabe der benötigten Haltezeit und der entsprechenden Betriebstechnologie (Beispiel Lokwechsel, Personalwechsel, Transition) an den Systemwechselbahnhöfen.

- Eindeutige Bezeichnung in Form der Zugnummer etwaiger Vor- und Nachleistungen bei beginnenden und endenden Zügen oder Zuführungen von Triebfahrzeugen, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Zugfahrt stehen.

#### **6.4.5. Fahrplantechnische Abstimmungen der Eisenbahninfrastrukturbetreiber**

Die internationalen Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr werden zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. im Rahmen des PreCheck Verfahrens abgestimmt und bestätigt.

Hierbei wird festgestellt, ob die Voraussetzungen und Mindestanforderungen an die Trassenanmeldungen erfüllt sind. Sollte dies nicht der Fall sein, werden die Trassenanmeldungen als nicht plausibel angesehen und zurückgewiesen.

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

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

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

### 7.1. Przepisy ruchu

### 7.1 . Betriebsvorschriften

Lp. Nr Lfd. Nr.	Według Ril DB Hinweis auf Ril der DB	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmen abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Według instrukcji PKP PLK S.A. Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.
		(...)	(...)	
3.	Do 408.0202 rozdz. 1 oraz do 408.2202 rozdz. 1 Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn.1	<b>Polecenia i meldunki - określanie pociągów</b> 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”.	<b>Aufträge und Meldungen - Bezeichnen der Züge:</b> Züge sind in Aufträgen und Meldungen bei Nutzung der deutschen Sprache mit dem Wort „Zug“ und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Zug“ ist bei Sperrfahrten durch das Wort „Sperrfahrt“ zu ersetzen. Züge sind in Aufträgen und Meldungen bei Nutzung der polnischen Sprache mit dem Wort „Pociąg“ und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Pociąg“ ist bei Sperrfahrten durch die Worte „po torze zamkniętym“ zu ergänzen.	Do Ir-1 § 23 ust. 7,8 i 9 Zu Ir-1 § 23 Abs. 7, 8 und 9
		(...)	(...)	
5.	-	<b>Dodatkowe informacje dotyczące pociągów przewożących towary niebezpieczne:</b> W przypadku kursowania pociągów z towarem niebezpiecznym - w tym z TWR - przewoźnik po stronie polskiej, przed przekroczeniem granicy w kierunku Polski, przekazuje elektroniczny wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu dyspozytorom ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym PKP PLK S.A. w Poznaniu. W przypadku towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) obowiązuje przewoźnika po stronie polskiej zaplanowanie pociągów za pośrednictwem systemu SEPE lub poprzez zgłoszenie telefoniczne do dyspozytora ds planowania w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A.	<b>Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern:</b> Wenn Züge mit gefährlichen Gütern - darunter auch gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial nach RID 1.10.3 - verkehren, hat das auf polnischer Seite auftretende EVU noch vor dem Übergang auf das polnische Streckennetz die Wagenliste dem Disponenten der Außenstellen der Betriebsleitung Poznan der PKP PLK S.A. zu übermitteln. Bei gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial nach RID 1.10.3 gilt für das bei der PKP PLK S.A. auftretende EVU die Pflicht der Planung der Zugfahrt mit Hilfe des Systems SEPE - oder durch die telefonische Meldung beim Disponenten für Planung in der Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A.	Do Ir-1 § 24 ust. 13 i § 37 ust. 7 pkt 6 i § 14 ust. 8 i § 28 ust. 2 Ir-16 § 12 Zu Ir-1 § 24 Abs. 13 und zu § 37, Abs. 7, Pkt.6 und § 14 Abs. 8 und § 28 Abs. 2; Ir-16 § 12-
		(...)	(...)	
7.	Do 408.2301 rozdz. 1 Zu 408.2301 Abschn. 1	<b>Brak znajomości linii przez maszynistę</b> Prowadzenie pociągów przez maszynistę, nieposiadającego znajomości odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym, jest zabronione.	<b>Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren</b> Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist auf den Grenzbetriebsstrecken nicht erlaubt.	Do Ir-1§ 16 ust. 3 Zu Ir-1 § 16 Abs.3
8.	Do 408.0321	<b>Zgłoszenie dyżurnemu ruchu gotowości pociągu</b>	<b>Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist</b>	

<p>408.2321 rozdział 2 Zu 408.0321z u 408.2321 Abschn. 2</p>	<p>(1) Na stacjach na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym maszynista obowiązany jest zgłaszać dyżurnemu ruchu gotowość pociągu: - jeżeli odbyła się zmiana drużyny trakcyjnej, - jeżeli zmieniły się parametry pociągu określone w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, - jeżeli zostały wykonane oględziny techniczne, - jeżeli została wykonana próba hamulca.</p> <p>(2) Na stacji Gubin zgłaszanie gotowości wykonuje się według postanowień Instrukcji Ir-1 § 14 ust.6.</p> <p>(3) Na stacji Guben zgłoszenie, że pociąg jest przygotowany do jazdy, należy przekazywać zasadniczo z wykorzystaniem łączności radiowej GSM-R. (W tym celu należy przesać 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.)</p> <p>Dla pociągów w kierunku Gubina dopuszczalne jest zgłoszenie gotowości pociągu dyżurnemu ruchu przez maszynista za pomocą polskiej analogowej radiolączności pociągowej, a w wyjątkowych przypadkach należy podać gotowość pociągu dyżurnemu ruchu przez kompetentnego pracownika KPP.</p>	<p>(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.</p> <p>(2) Auf dem Bahnhof Gubin ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, gemäß den Bestimmungen der polnischen Fahrdienstvorschrift Ir-1 § 14 (6) abzugeben.</p> <p>(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)</p> <p>Für Züge in Richtung Gubin ist es zugelassen, dass diese Meldung durch den Triebfahrzeugführer über den polnischen analogen Zugfunk an den Fahrdienstleiter gegeben wird. Sie darf auch durch andere Mitarbeiter des EVU abgegeben werden.</p>	<p>Do Ir-1 § 14 zu Ir-1 § 14</p>
<p>9.</p> <p>Do 408.0331 rozdz. 3 ust. 1 i 3 oraz do 408.2331 rozdz. 3 ust. 3Zu 408.0331 Abschn. 3 Abs. 1 und 3 und zu 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3</p>	<p><b>Zezwolenie dyżurnego ruchu na wyjazd pociągu - Przypadki szczególne:</b> <b>- Semafor niewidoczny</b> 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.</p> <p><b>- Czoło pociągu znajduje się za semaforem</b> 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 G nr 2.</p>	<p><b>Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt - Besonderheiten:</b> <b>- Signal nicht sichtbar</b> 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.</p> <p><b>- Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus</b> 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</p>	<p>Do § 62 ust. 5 Zu § 62, Abs. 5</p>



			der Fahrdienstleiter die Zustimmung durch Befehl G, Nr. 2 erteilen.	
<b>10.</b>	Do 408.0411 oraz 408.2411 Zu 408.0411 und zu 408.2411	<p><b>Rozkazy pisemne,</b></p> <p>Dyżurni ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym wydają polecenia na przejazdy przez granicę za pomocą dwujęzycznych druków rozkazów pisemnych G1-14 i G14.1-14.35 zgodnie z pkt. 10.1.</p> <p>Na druku można wydać więcej rozkazów pisemnych, jeżeli maszynista będzie w stanie wykonać te rozkazy pisemne w podanej kolejności; w przeciwnym przypadku rozkazy pisemne muszą być wydane na dodatkowych drukach.</p> <p>Druki te należy kolejno ponumerować (np. druk 1 z 3 druków, druk 2 z 3 druków, druk 3 z 3 druków) i w tej kolejności przekazać drużynie pociągowej.</p> <p>Przy doręczaniu maszynista składa podpis na ostatnim druku.</p> <p>Przyczyny wydania rozkazu G12 są podane na stronie tylnej rozkazów G1-14. Przyczyny 80 do 83 zostały dodane w rozkazie G 1-14 tylko dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym.</p> <p>W celu wydania rozkazu G14 dyżurny ruchu stosuje w zasadzie dwujęzyczny wpis według załącznika językowego G14 „Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14 /Załącznik językowy do rozkazu G 14”.</p> <p>Na druku Załącznik językowy do rozkazu G 14 można wydać więcej rozkazów pisemnych, jeżeli maszynista będzie w stanie wykonać te rozkazy pisemne w podanej kolejności; w przeciwnym przypadku rozkazy pisemne muszą być wydane na dodatkowych drukach. Druki są zawsze numerowane w polu „druk/Vordruck ... W” rozkazu G14 w nagłówku Załącznika językowego G14. Załączniki językowe muszą być przyporządkowane bezpośrednio do druków rozkazu G14, które wskazują na te załączniki. W przypadku rozkazu pisemnego wydanego dla innego pociągu, numerację załącznika językowego można rozpocząć od „1W”.</p> <p>Jeżeli wyjątkowo należy użyć innego tekstu, to należy skreślić wpis „siehe Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14 (eigenes Blatt)/patrz Załącznik językowy do rozkazu G 14 (osobna kartka)” i wpisać dwujęzycznie inny tekst-do druku rozkazu 14.</p> <p>Dwujęzyczne rozkazy G14.1-G14.35 (druk rozkazu G14.1-14.35) na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym stanowią odrębne druki.</p> <p>Ponieważ dwujęzyczny rozkaz G14.1-G14.35 jest sporządzony na oddzielnym</p>	<p><b>Schriftliche Befehle,</b></p> <p>Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf den Grenzbetriebsstrecken erteilen Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten mit den zweisprachigen Befehlsvordrucke G 1-14 und G14.1-14.35, gemäß Abschn. 10.1.</p> <p>Auf einem Vordruck dürfen mehrere Befehle erteilt werden, wenn diese vom Triebfahrzeugführer in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausgeführt werden können; ansonsten müssen die Befehle auf mehreren Vordrucken erteilt werden.</p> <p>Diese Vordrucke müssen stets fortlaufend nummeriert werden (z.B. Vordruck 1 von 3 Vordrucken, Vordruck 2 von 3 Vordrucken, Vordruck 3 von 3 Vordrucken) und in dieser Reihenfolge dem Triebfahrzeugführer übermittelt werden. Bei Aushändigung unterschreibt der Triebfahrzeugführer nur auf dem letzten Vordruck.</p> <p>Die Gründe für einen Befehl G12 sind auf der Rückseite des Befehls G1-14 zu finden. Zusätzlich wurden die Gründe 80 - 83 für den Grenzbetrieb in den Befehl G 1-14 aufgenommen.</p> <p>Zum Erteilen des Befehls G14 verwendet der Fdl in der Regel die zweisprachigen Wortlaute auf dem Vordruck ‚Wortlautbeiblatt zum Befehl G14/Załącznik językowy do rozkazu G14’.</p> <p>Auf einem Vordruck ‚Wortlautbeiblatt zum Befehl G14’ dürfen mehrere Befehle erteilt werden, wenn diese vom Triebfahrzeugführer in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausgeführt werden können; andernfalls müssen mehrere Vordrucke verwendet werden. Die Vordrucke werden immer im Feld Vordruck/druk ... W im Befehl G14 und im Kopf des ‚Wortlautbeiblattes zum Befehl G14’ gleichlautend nummeriert. Die Wortlautbeiblätter folgen unmittelbar im Anschluss an den Vordruck mit dem Befehl G14, der darauf verweist. Bei einem Befehl für einen anderen Zug kann die Nummerierung wieder mit 1 W beginnen.</p> <p>Muss ausnahmsweise ein anderer Wortlaut verwendet werden, ist der Eintrag „siehe Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14 (eigenes Blatt) /patrz Załącznik językowy do rozkazu G 14 (osobna kartka)“ zu streichen und der andere Wortlaut in den Befehl 14 zweisprachig einzutragen.</p> <p>Die zweisprachigen Befehle G14.1-G14.35 (Vordruck Befehle G14.1-14.35) werden bei Gebrauch auf der Grenzbetriebsstrecke als eigenständige Befehle behandelt.</p>	Do § 58  Zu § 58

		druku, może zostać doręczony maszyniście.	Da der zweisprachigen Befehl G14.1-G14.35 auf einem eigenen Vordruck dargestellt wird, kann er dem Triebfahrzeugführer ausgehändigt werden.	
		(...)	(...)	
12.	Do 408.0411 rozdz. 2 oraz do 408.2411 rozdz. 2 Zu 408.0411 Abschn. 2 sowie zu 408.2411 Abschn. 2	<b>Przekazywanie rozkazów pisemnych</b> Dyżurny ruchu lub upoważniony przez niego pracownik doręcza sporządzony rozkaz „G” drużynie pociągowej.	<b>Übermitteln von schriftlichen Befehlen</b> Der Fahrdienstleiter oder ein von ihm beauftragter Mitarbeiter händigt den ausgefertigten Befehl „G“ dem Zugpersonal aus.	Do § 57 Zu § 57
		(...)	(...)	
14.	do 408.0415  zu 408.0415	<b>Powiadomienie o rozkładzie jazdy</b> Druk powiadomienia o rozkładzie jazdy DB InfraGO AG nie jest stosowany na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym. Dane o rozkładzie jazdy podawane są dwujęzycznym rozkazem G 14 wraz z załącznikiem językowym W 1.	<b>Fahrplan-Mitteilung</b> Der Vordruck Fahrplan-Mitteilung der DB InfraGO AG wird auf den Grenzbetriebsstrecken nicht verwendet. Fahrplanangaben werden mit dem zweisprachigen Befehl G 14 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben.	Do Ir-1 § 51 ust. 1 pkt 1, Ir-11 § 28 Zu Ir-1 § 51 Abs. 1 pkt 1 Ir-11 § 28
15.	Do 408.2341ro dział 2 Zu 408.2341 Abschn. 2	<b>Ograniczenie prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym</b> Przy doraźnych ograniczeniach prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należy powiadomić właściwą dyspozyturę. O ostrzeżeniach doraźnych należy informować drużyny pociągowe przy pomocy dwujęzycznych rozkazów pisemnych „G”. 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 przygranicznym PKP PLK S.A. mogą zostać ujęte w La- Ost - do czasu ujęcia ich w WOS.	<b>Geschwindigkeitseinschränkungen auf der Grenzbetriebsstrecke</b> Bei unvorhergesehenen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecken ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit dem Befehl G 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 Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK S.A. können - bis zur Aufnahme in den WOS- in die La aufgenommen werden.	Do § 59 oraz 62, ust. 6  zu § 59 und 62, Abs. 6
16.		<b>Powiadomianie pociągów przy prowadzeniu robót</b> Jeżeli na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. prowadzone są roboty, dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę o prowadzonych robotach rozkazem G nr 14 i załącznikiem językowym przyczyna nr W 15.	<b>Unterrichtung der Züge bei der Ausführung von Arbeiten:</b> Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. Arbeiten ausgeführt werden, müssen die Triebfahrzeugführer über die Arbeiten durch Befehl G Nr. 14 und Wortlautbeiblatt Nr. W 15 unterrichtet werden.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 1 lit. c i do Ie- 1 (E 1) § 16 pkt 6c Zu Ir-1 § 57 Abs. 3 pkt 1 Buchst. c und zu Ie-1 (E1) § 16 pkt 6c

17.	Do 408.0423 rozd. 1, Zu 408.0423 Abschn. 1,	<b>Powiadamianie o prowadzonych robotach na szlaku</b> Sposób postępowania w ramach „Powiadamiania o prowadzonych robotach” jest niedozwolona na odcinku prowadzenia ruchu DB InfraGO AG.	<b>Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen</b> Das Verfahren „Benachrichtigung von Arbeitsstellen“ ist im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG nicht zugelassen.	Do Id-1 § 62 oraz 63 Zu Id-1 § 62 und 63
		(...)	(...)	
19.	Do 408.0435 rozd. 2  Zu 408.0435 Abschn. 2	<b>Przesyłki wyjątkowo ciężkie</b> Kiedy w telegramie zarządzającym jest podane, że przesyłka wyjątkowo ciężka poruszać się będzie z prędkością mniejszą niż podana w rozkładzie jazdy prędkość dopuszczalna składu pociągu, dyżurny ruchu musi maszyniście wydać rozkaz G Nr 12 załącznik językowa A przyczyna 41.	<b>Schwerwagen</b> Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl G Nr. 12, Beiblatt A Grund Nr. 41 erteilen.	Do Ir-1 § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 3 pkt 1 lit. d) Ir-10 § 21, 22, 23 Zu Ir-1 § 14 Abs. 10 und zu § 58 Abs. 3 Pkt.1d Ir-10 § 21, 22, 23
		(...)	(...)	
21.	Do 408.2441 Zu 408.2441	<b>Szczególne uregulowania przy popychaniu</b> Stosowanie lokomotyw popychających przekraczający granicy jest zabronione.	<b>Besondere Regeln für das Nachschieben:</b> Die Anwendung des Nachschiebens grenzüberschreitender Züge ist nicht erlaubt.	Do Ir-1 § 66 ust. 6 Zu Ir-1 § 66 Abs. 6
22.	Do 408.0445 oraz 408.2445 zu 408.0445 und zu 408.2445	<b>Pociągi pchane</b> Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.	<b>Geschobene Züge:</b> Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf den Grenzbetriebsstrecken außer Meß-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	Do Ir-1 § 67 ust. 1a Zu Ir-1 § 67 Abs. 1
		(...)	(...)	
26.	Do 408.0411 rozd. 5 408.2411 rozd. 5 Zu 408.0411 Abschn 5 408.2411 Abschn 5	<b>Cofnięcie polecenia odjazdu lub przejazdu</b> W obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. wygaszenie sygnału zastępczego traktowane jest jako cofnięcie zezwolenia na odjazd lub przejazd pociągu, o ile czoło pociągu nie minie tego sygnału. Jeżeli zezwolenie na odjazd lub przejazd wydane rozkazem musi zostać anulowane, należy wydać nowy rozkaz G 14.35.	<b>Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages:</b> Im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. gilt das Erlöschen des Signals Sz als Rücknahme des Abfahr- oder Durchfahrauftrages, solange die Spitze des Zuges noch nicht am Signal vorbeigefahren ist. Ist eine durch Befehl gegebene Zustimmung zur Ab- oder Durchfahrt zu widerrufen, so ist der Befehl G 14.35 zu erteilen.	Do Ir-1 § 47 Zu Ir-1 § 47
		(...)	(...)	
39.	Do 408.0481 rozd. 10 oraz do 408.2481 rozd. 7 Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481A bschn. 7	<b>Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym</b> Na odcinku eksploatowanego w ruchu granicznym dopuszczalna prędkość jazdy po torze zamkniętym wynosi: - dla pojazdów ciągnionych po torze zamkniętym 50 km/h, - dla pociągów pchanych po torze zamkniętym 30 km/h, przez przejazdy kolejowo-drogowe bez technicznego zabezpieczenia 20 km/h, - dopuszczalna prędkość pługu odśnieżnego wynika z instrukcji obsługi pługu odśnieżnego.	<b>Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten</b> Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt - für gezogene Sperrfahrten 50 km/h, - für geschobene Sperrfahrten 30 km/h, jedoch bei Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung 20 km/h, - die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt richtet sich nach der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs.	Do Ir-1 § 55 ust. 10 Zu Ir-1 § 55 Abs. 10

40.	Do 408.0481 Zu 408.0481	<b>Jazda powrotna lub kontynuacja jazdy po torze zamkniętym</b> Jeśli podczas jazdy po torze zamkniętym pociąg jest zatrzymany na wolnym szlaku, wówczas maszynista musi, możliwie jak najszybciej, porozumieć się z dyżurnym ruchu, który wyprawił pociąg, w sprawie jazdy powrotnej lub kontynuacji jazdy. Dyżurny ruchu musi natychmiast powiadomić uczestników jazdy o jeździe powrotnej lub kontynuacji jazdy oraz wydać zgodę na jazdę powrotną lub kontynuację jazdy.	<b>Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt</b> Bei Halt einer Sperrfahrt auf freier Strecke muss der Tf den Fdl, der die Sperrfahrt abgelassen hat, so bald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt verständigen. Der Fdl muss sofort die Beteiligten von der Rück- oder Weiterfahrt benachrichtigen und der Rück- oder Weiterfahrt zustimmen.	Do Ir-1 § 55 ust. 6, 7 Zu Ir-1 § 55 Abs. 6, 7
41.	Do 408.0481 Zu 408.0481	<b>Zakończenie jazdy po torze zamkniętym</b> Jeżeli jazda po torze zamkniętym kończy się na stacji, wówczas maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd pociągu w pełnym składzie.	<b>Sperrfahrt beenden</b> Wenn eine Sperrfahrt auf einem Bahnhof endet, muss der Tf dem Fdl die Ankunft aller Fahrzeuge melden.	Do Ir-1 § 55 zu Ir-1 § 55
		(...)	(...)	
43.	Do 408.0531 rozd. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	<b>Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia</b> Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego porozumiewania się z dyżurnym ruchu w następujących sytuacjach: a) niedopuszczalne przejechanie obok semafora oraz innych sygnalizatorów wskazujących „Stój”; b) przejechanie poza miejsce wymaganego zatrzymania według rozkazu pisemnego; c) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający; d) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje światło unieważniające; e) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy tarczy zaporowej (światłna) - która pokazuje sygnał Ra 12; f) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy tarczy zaporowej (światłna) - która pokazuje światło unieważniające; g) niedopuszczalne przejechanie obok miejsca z „Stój” z systemu ETCS; h) zmian do trybu „TR” w systemie ETCS; i) zmian do trybu „TR” w systemie ETCS wraz z komunikatem „wyposażenie szlakowe nie kompatybilne”; j) nagłe hamowanie w systemie ETCS poziom „0” w trybie „UN” przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający; k) nagłe hamowanie w systemie ETCS poziom „0” w trybie „UN” przy semaforze, który pokazuje światło unieważniające. Maszynista może kontynuować jazdę dopiero po otrzymaniu pisemnego rozkazu G nr 2.	<b>Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen</b> 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-Zwangsbremung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; d) PZB-Zwangsbremung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt; e) PZB-Zwangsbremung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt; f) PZB-Zwangsbremung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt; g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt; h) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR; i) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel”; j) Zwangsbremung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; k) Zwangsbremung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt. Die Weiterfahrt darf nur nach Erteilung eines Befehl G Nr. 2 erfolgen.	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

44.	Do 408.0531 rozd. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	<b>Pominięcie sygnału „Stój” bez pozwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A.</b>  Jeżeli na posterunkach ruchu PKP PLK S.A. pociąg bez pozwolenia minął semafor wskazujący sygnał „Stój” i zatrzymał się poza ukresem rozjazdu, maszynista musi natychmiast podać „Alarm”.	<b>Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Halt Signal:</b>  Ist der Triebfahrzeugführer auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. unzulässig an einem Halt zeigenden Signal und über das Grenzzeichen der folgenden Weiche hinausgefahren, muss er sofort das „Alarmsignal“ geben.	Do Ir-1 § 64 ust. 13 Zu Ir-1 § 64* Abs. 13*
		(...)	(...)	
47.	Do 408.0551 rozd. 1 Do 408.2691 rozd. 6 Zu 408.0551 Abschn. 1 zu 408.2691 Abschn. 6	<b>Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu</b>  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.	<b>Spitzensignal nicht in Ordnung</b>  Wenn festgestellt wird, dass das Spitzensignal nicht in Ordnung ist, ist dies dem Fahrdienstleiter der der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestelle-zu melden. Der Fahrdienstleiter muss den Zug dort anhalten.  Nach dem Anhalten des Zuges ist nach den Regeln des jeweiligen EIU zu verfahren.  In der vorliegenden ÖGV können Ergänzungen getroffen werden.	Do Ir-1 § 77 ust. 1 Zu Ir-1 § 77 Abs. 1
		(...)	(...)	
49.	Do 408.2561 rozd. 1  Zu 408.2561 Abschn. 1	<b>Jazda na widoczność</b>  Jazdę na widoczność można również nakazywać rozkazem pisemnym "G" nr 12.  Jeżeli maszynista otrzyma polecenie jazdy na widoczność, może w zależności od warunków widoczności jechać tylko z taką prędkością, aby maszynista mógł bezpiecznie zatrzymać pociąg przed przeszkodą lub sygnałem „Stój”. Maszynista może jechać najwyżej 20 km/h.	<b>Auf Sicht fahren:</b>  Das Fahren auf Sicht kann auch mit Befehl "G" Nr 12 angeordnet werden.  Wenn ein Triebfahrzeugführer auf Sicht fahren muss, darf er nach den Sichtverhältnissen nur so schnell fahren, dass er den Zug vor einem Fahrhindernis oder Haltsignal sicher anhalten kann.  Sie dürfen höchstens mit 20 km/h fahren.	Do Ir-1 § 32  Zu Ir-1 § 32*
50.	Do 408.0561 oraz 408.2561 rozd. 2 ust. 2  Zu 408.0561 und 408.2561 Abschn. 2 Abs. 2	<b>Zmniejszone tarcie między kołami, a szyną</b>  Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kołami a szyną, to musi on powiadomić kolejne pociągi jadące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym. Poza tym dyżurny ruchu musi powiadomić dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku ruchu według postanowień pkt. 10.2.3.6. “Postanowienia o zapowiadaniu pociągów i przekazywaniu innych meldunków w ruchu kolejowym między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi” Lp. 41.  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 następných pociągów.	<b>Verminderter Reibwert</b>  Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen.  Außerdem muss der Fahrdienstleiter den Fdl der benachbarten Betriebsstelle verständigen. Dazu ist der Wortlaut nach Pkt. 10.2.3.6. „Bestimmungen für die Durchführung der Zugmeldungen und anderer Meldungen im Bahnbetrieb zwischen den benachbarten Zugmeldestellen“, Ziffer 41 zu nutzen.  Die Triebfahrzeugführer haben während der Fahrt das Bremsverhalten des Zuges zu prüfen und das Ergebnis dem Fahrdienstleiter zu melden. Haben die Triebfahrzeugführer festgestellt, dass keine Bremsverlängerungen mehr auftreten, ist auf die Unterrichtung weiterer Züge zu verzichten.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k

51.	Do 408.0571 rozdz. 5 do 7 oraz 408.2571 rozdz. 5 do 7 Zu 408.0571 Abschn. 5 bis 7 und zu 408.2571A bschn. 5 bis 7	<b>Unieruchomiony pociąg na szlaku (...).</b> Jeśli maszynista pojazdu dwustrakcyjnego może kontynuować jazdę unieruchomionego pociągu, to po zmianie rodzaju trakcji, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu. (...).	<b>Liegegebliebener Zug auf der freien Strecke</b> (...). Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegegebliebenen Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren. (...).	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) i § 64 ust. 17, i § 70 ust. 6-13 Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k und § 64 Abs. 17, und § 70 Abs. 6-13
52.	Do 408.0571 408.2571 zu 408.0571 408.2571	<b>Nieplanowe zatrzymanie pociągu na na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym (np. uszkodzenie pojazdu trakcyjnego)</b> (1) Jeżeli na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dojdzie do nieplanowego zatrzymania pociągu n.p. z powodu uszkodzonego pojazdu trakcyjnego, maszynista musi zawiadomić niezwłocznie dyżurnego ruchu i zażądać potrzebnej pomocy. (...) (3) Jeżeli zatrzymany pociąg może jechać dalej, maszynista jest zobowiązany zawiadomić dyżurnego ruchu tego posterunku, którego poinformował o zatrzymaniu. Maszynista może jechać dalej tylko za zgodą dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do szlaku, na którym pociąg się znajduje. (4) W przypadku, gdy nie można zawiadomić dyżurnego ruchu o możliwości kontynuowania jazdy po nieplanowanym zatrzymaniu na szlaku, maszynista może prowadzić pociąg na zasadach „jazdy na widoczność” do miejsca, gdzie można nawiązać łączność z dyżurnym ruchu. (5) W przypadku uszkodzenia pojazdu trakcyjnego, który nie jest zdolny do dalszej jazdy, dyżurny ruchu informuje właściwego dyspozytora o konieczności zadysponowania pojazdu trakcyjnego w celu zwolnienia szlaku granicznego. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu wraz z Betriebszentrale Berlin wspólnie ustalają, z której stacji oraz w którym kierunku należy wysłać pojazd zastępczy w celu zwolnienia szlaku granicznego.	<b>Halt aus unvorhergesehenem Anlass (z.B. Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke)</b> (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. (...) (3) Wenn ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren kann, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter, dem er das Halten mitgeteilt hat, von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen. Der Triebfahrzeugführer darf nur weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt hat. (4) Kann die Verständigung nicht herbeigeführt werden, muss der Triebfahrzeugführer bis zur Stelle, wo die Verständigung herbeigeführt werden kann, auf Sicht fahren. (5) Ist das schadhafte Triebfahrzeug nicht fahrtüchtig, informiert der Fdl die zuständige Betriebsleitung über die Notwendigkeit der Stellung eines Ersatztriebfahrzeuges. Die Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym in Poznań entscheidet gemeinsam mit der Betriebsleitung Berlin, von welcher Seite ein Ersatztriebfahrzeug an den schadhafte Zug zu senden ist, und in welcher Richtung die Grenzbetriebsstrecke zu räumen ist.	Do § 64, ust 17 zu § 64 (17)
53.	Do /zu 408.2351	<b>Zabezpieczanie pojazdów na szlaku</b> Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na szlaku odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym podane są w rozdziale 5.1.3	<b>Sichern der Fahrzeuge auf der Strecke:</b> Für das Sichern der auf der Strecke verbliebenen Fahrzeuge sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Streckenneigungen sind im Abschnitt 5.1.3 angegeben.	Do/zu Ir-1 § 69 (3), (8) § 70

54.	Do 408.0572 rozd. 4-6	<b>Pozwolenie, prędkość i warunki szczególne przy cofaniu pociągu</b>	<b>Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen:</b>	Do Ir-1 § 70 ust. 1-5
	Zu 408.0572 Abschn 4-6	(...).	(...).	Zu Ir-1 § 70 Abs. 1-5
	Do 408.2572ro zdz. 2 zu 408.2572 Abschn. 2	Dla pociągów przekraczających granicę cofanie pociągu bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu jest zabronione.	Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten.	
	Do 408.2572ro zdz. 2 zu 408.2572 Abschn. 2	(...).	(...).	
		Maszynista musi przy cofaniu tak regulować prędkość, żeby w każdej chwili zatrzymać pociąg, ale nie może przekroczyć 10 km/h. Maszynista musi zgłosić dyżurnemu ruchu zakończenie cofania pociągu i zjechanie pociągu w całości.	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.	
55.	Do 408.0581ro zdz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3	<b>Żądanie zatrzymania pociągu przy grożącym niebezpieczeństwie</b> 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.	<b>Nothaltauftrag geben bei drohender Gefahr</b> 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 Grenzbetriebstreckenabschnitt der DB InfraGO AG den Nothaltauftrag nach den Bestimmungen der PKP PLK S.A.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69; i le-1 § 2 ust. 14 l § 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
56.	Do 408.0581 rozd. 3 oraz 408.2581 rozd. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3 und zu 408.2581 Abschn. 3	<b>Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC</b> Po odebraniu - sygnału alarmowego A-1r i braku określenia przyczyn jego nadania z dyżurnym ruchu - po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, lub - „Kolejowego połączenia alarmowego REC” DB InfraGO AG maszynista musi natychmiast zmniejszyć prędkość pociągu do prędkości odpowiedniej dla jazdy na widoczność, oraz jeśli nie następuje „polecenie zatrzymania alarmowego”, maszynista może jechać dalej na zasadach „jazdy na widoczności” do najbliższego posterunku ruchu nawet, jeżeli posterunek ten leży na obszarze prowadzenia ruchu sąsiedniego zarządcy infrastruktury, chyba że otrzymał od dyżurnego ruchu inne polecenie.	<b>Notruf / Alarmsignal</b> Nach dem Eingang - eines Alarmsignals A1-r und der fehlenden Verständigungsmöglichkeit mit dem Fdl muss der Tf nach dem Anhalten und der Feststellung, dass es keine Fahrthindernisse gibt, oder - eines Notrufs der DB InfraGO AG, muss der Tf die Geschwindigkeit des Zuges sofort auf die für das Fahren auf Sicht geforderte Geschwindigkeit verringern und wenn kein Nothaltauftrag oder keine Durchsage folgt, nach den Regeln des „Fahren auf Sicht” bis zur nächsten Betriebsstelle fahren - auch wenn sich diese Betriebsstelle im Bereich der Betriebsführung des benachbarten EIU befindet, wenn er keine andere Meldung oder Aufträge des Fdl erhält.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 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

57.	Do 408.0581ro zdz. 4 oraz 408.2581 rozd. 4 Zu 408.0581 Abschn. 4 und zu 408.2581A bschn. 4	<b>Dalsze postępowanie po poleceniu zatrzymania w trybie awaryjnym</b> Drużyna pociągowa po porozumieniu się z dyżurnymi ruchu, poza udzieleniem pomocy ludziom i podjęciem środków w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, może postępować tylko wg poleceń właściwego dyżurnego ruchu. W celu podjęcia dalszych środków właściwy dyżurny ruchu powinien wydać niezbędne polecenia.	<b>Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages:</b> Das Zugpersonal darf nach Verständigung des Fahrdienstleiters außer bei Hilfeleistung für Menschen und Maßnahmen bei Betriebsgefahr nur nach den Aufträgen des zuständigen Fahrdienstleiters handeln. Für die weiteren fahrdienstlichen Maßnahmen hat der zuständige Fahrdienstleiter die erforderlichen Aufträge zu erteilen.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69
		(...)	(...)	
69.	Do 408.2711 zu 408.2711	<b>Przekroczenie długości pociągów</b> Przekroczenie długości pociągu na stacji Guben i Gubin jest niedozwolone ponad użyteczną długość torów stacyjnych.	<b>Überschreiten der Länge von Zügen:</b> Eine Überschreitung der Zuglängen, die sich aus den vorliegenden nutzbaren Gleislängen für die Bahnhöfe Guben beziehungsweise Gubin ergeben, ist nicht zulässig.	Do § 19 ust. 5 Zu § 19 Abs. 5
70.	Do 408.48 Zu 408.48	<b>Postanowienia dotyczące jazd manewrowych na stacjach zmiany systemu</b> (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.	<b>Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten auf den Systemwechselbahnhöfen</b> (1) Auf den Systemwechselbahnhof Guben der DB InfraGO AG gelten die Regeln der Ril 408.48. Vor Beginn von Rangierarbeiten auf dem Bahnhof Guben haben sich die Beteiligten zu verständigen, welche Zugfunkart genutzt wird. (2) Auf den Systemwechselbahnhof Gubin der PKP PLK S.A. gelten die Regeln der Fahrdienstvorschrift Ir-1 und der Rangiervorschrift Ir-9.	Do Ir-1 oraz Ir-9 Zu Ir-1 sowie Ir-9
71.	Do 408.4831 rozd. 2 Zu 408.4831 Abschn. 2	<b>Zabezpieczanie pojazdów kolejowych pozostawionych na postój:</b> Za zabezpieczenie pojazdów kolejowych na stacjach odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu stacji podane są w ust. 5.2.	<b>Festlegen von Fahrzeugen im Bahnhof:</b> Für das Sichern der Fahrzeuge in den Bahnhöfen sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Neigungen der Bahnhöfe sind im Abschnitt 5.2 angegeben.	Do Ir-1 § 63 ust. 28 i Ir 9 §14 Zu Ir-1 § 63 Abs. 28 und Ir 9 §14
		(...)	(...)	
73.	Do 408.4841 rozd. 4 Zu 408.4841A bschn. 4	<b>Zgłoszenie zwolnienia toru szlakowego po zakończeniu manewrów</b> Maszynista (kierownik manewrów) musi zgłosić właściwemu dyżurnemu ruchu (nastawniczemu) ukończenie manewrów i powrót składu manewrowego w całości zgodnie z przepisami KPI prowadzącego ruch.	<b>Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden:</b> Der Triebfahrzeugführer oder der Rangierbegleiter teilt dem zuständigen Weichenwärter (bei PKP PLK S.A auch Fahrdienstleiter) das Beenden des Rangierens und die vollständige Rückkehr der Rangierfahrt nach dem Regelwerk des betriebsführende EIU mit.	Do Ir- 1 § 12 ust. 2 i 4, Ir-9 § 15 ust. 2 Zu Ir- 1 § 12 Abs. 2 und 4 Ir-9 § 15 Abs. 2



## 7.2. Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania

### 7.2.1. Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę

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

Dla przełączenia systemu SHP na system PZB wymagane jest zatrzymanie pojazdu trakcyjnego na stacji Gubin.

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

~~Maszynista pojazdu trakcyjnego niewyposażonego w urządzenia PZB ma obowiązek nawiązać łączność z dyżurnym ruchu stacji Guben-B1 celem przekazania informacji o jeździe bez systemu PZB i z działającym urządzeniem do nadawania sygnału "Radiostop".~~

~~Dotyczy również pojazdów centralnym systemem przełączania (n.p. jeżeli przełączanie SHP/PZB jest połączone z GSM-R/radiem analogowym):~~

Zgoda na wyjazd pociągu z Gubina w kierunku stacji Guben może zostać udzielona przez dyżurnego ruchu po otrzymaniu od maszynisty zgłoszenia, że przełączenie zostało dokonane ~~lub po zgłoszeniu prawidłowego działania urządzenia do nadawania sygnału "Radiostop" słowami "Radiostop sprawny".~~

Podczas jazdy z aktywnym systemem PZB należy pamiętać, że magnes SHP stacji Guben - zainstalowany w km 94,240 na linii kolejowej 358 dla tarczy ostrzegawczej Va oraz w km 1,425 (DB) dla semafora wjazdowego A - jest stale aktywny przy częstotliwości 1000 Hz. Tryb pracy odpowiada specyfikacjom zawartym w Ril 483.0101 rozdział 2 ust. (9) punkt a). W tym przypadku urządzenie pojazdowe PZB należy obsługiwać zgodnie z Ril 483.0101 rozdział 4 ustęp (3).

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

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

~~Maszynista pojazdu trakcyjnego bez PZB ma obowiązek nawiązać łączność z dyżurnym ruchu stacji Guben-B1 celem informacji o jeździe bez systemu PZB i działającym urządzeniem pojazdowym "Radiostop".~~

## 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.

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“.

~~Triebfahrzeugführer von Triebfahrzeugen mit fehlender PZB-Ausrüstung führen ein Kontrollgespräch mit dem Fahrdienstleiter B1 Guben, in welchem sie über die Fahrt ohne PZB und über die funktionstüchtige Fahrzeugeinrichtung „Radiostop“ informieren.~~

~~Das gilt auch für Fahrzeuge mit zentraler Systemumschaltung, bei denen mit einer Schalthandlung mehr als ein System umgeschaltet wird (z.B. technische Kopplung der PZB/SHP Transition an die Umschaltung des Zugfunks).~~

Die Zustimmung zur Abfahrt von Gubin in Richtung Guben darf erst dann erteilt werden, wenn die Meldung des Triebfahrzeugführers zur durchgeführten Umschaltung erfolgt ist ~~bzw. Über Funk mit dem Wortlaut „Radiostop-sprawy“ gemeldet wurde, dass die Fahrzeugeinrichtung „Radiostop“ funktionstüchtig ist.~~

Bei der Fahrt mit wirksamer PZB ist zu beachten, dass die SHP-Magneten der Doppelausrüstung - verlegt am km 94,240 der PKP für das Vorsignal Va und am km 1,425 für das Einfahrsignal A ständig mit 1000 Hz wirksam sind. Die Wirkungsweise entspricht den Angaben der Ril 483.0101 Abschnitt 2 Abs (9) Punkt a). Die Bedienung der PZB-Fahrzeugeinrichtung, erfolgt in diesem Falle nach Ril 483.0101 Abschnitt 4 Abs (3).

#### 7.2.1.2. Stehende Transition in Richtung Polen.

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

~~Triebfahrzeugführer von Triebfahrzeugen mit fehlender PZB-Ausrüstung geben in der Fertigmeldung eines Zuges an den Fahrdienstleiter B1 Guben an, dass die Fahrt ohne PZB erfolgt und~~

### 7.2.1.3. Wykonanie przełączenia za pomocą urządzeń technicznych infrastruktury

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

### 7.2.1.4. Wykonanie manualnego przełączenia podczas jazdy

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

Zatrzymanie pojazdów na stacji Gubin do celu przełączania nie jest wymagane.

Pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi z kierunku Polski do Niemiec muszą przełączyć urządzenia SHP na PZB na wysokości semaforów wyjazdowych stacji Gubin w kierunku Guben a przed osiągnięciem mostu granicznego.

Pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi z kierunku Niemiec do Polski muszą przełączyć urządzenia z PZB na SHP po minięciu mostu granicznego, a przed osiągnięciem semaforów wjazdowych stacji Gubin.

### 7.2.1.5. Eksploatacja pojazdów trakcyjnych niewyposażonych w PZB

(1) Dla pojazdów trakcyjnych niewyposażonych w PZB, przewoźnik zamawiający trasę pociągu w Niemczech ma złożyć wniosek do Federalnego Ministerstwa Cyfryzacji i Transportu o zwolnienie z wymogów § 28 ust.(1) nr 4 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (rozporządzenie dotyczące budowy i eksploatacji kolei).

(2) Podczas przejazdu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należącym do DB InfraGO AG należy stosować zasady określone w przepisów ruchu 408.2651 rozdział 2, tzn. pociąg może kursować z maksymalną prędkością 50 km/h.

### 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.

Bei Triebfahrzeugen in Richtung Deutschland ist die Umschaltung von SHP auf das PZB 90-System in Höhe der Ausfahrtsignale des Bahnhofs Gubin in Richtung Guben und vor Erreichen der Grenzbrücke vorzunehmen.

Bei Triebfahrzeugen aus Richtung Deutschland ist die Umschaltung von PZB 90 auf SHP-System nach Passieren der Grenzbrücke und vor Erreichen des Einfahrtsignals des Bahnhofs Gubin vorzunehmen.

### 7.2.1.5. Einsatz von Triebfahrzeugen mit fehlender PZB-Ausrüstung

(1) Beim Fehlen der PZB ist von dem in Deutschland trassenbestellenden EVU eine Ausnahme der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung § 28 Abs. 1 Nr.4 beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr zu beantragen.

(2) Für die Fahrt auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB InfraGO AG sind die Regeln der 408.2651 Abschnitt 2 anzuwenden.

## 7.2.2. Przelączanie radiołączności pociągowej

(1) Pociągi z kierunku Gubina pozostają na kanale R2 polskiego systemu radiołączności pociągowej bez przelączania:

(1) Przelączenia urzędzeń 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.

Przelączanie urzędzeń na polską radiołączność pociągową (analogową) na kanał radiołączności R2 następuje przy wskaźniku W 28 ustawionym w km 94,190.

(2) Pojazdy trakcyjne kursujące tylko z kierunku Gubina do Guben i z powrotem i które nie są wyposażone w radiotelefon pociągowy GSM-R, pozostają na kanale R2 nawet podczas manewrów. Maszyniści porozumiewają się w sprawie manewrów ze zwrotniczym nastawni W2 poprzez dyżurnego ruchu Guben B1:

(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 zwrotniczym nastawni W2 poprzez dyżurnego ruchu Guben B1.

(3) W przypadku pociągów kursujących poza stację Guben, punktem zmiany systemu radiowego pociągu jest punkt zatrzymania na stacji Guben:

(4) Punkt przelączania z GSM-R na analogową polską radiołączność pociągową kanał 2 znajduje się w punkcie zatrzymania pociągu na stacji Guben. Przelączenie na polską sieć analogową musi nastąpić z meldunkiem o gotowości pociągu do wyjazdu:

## 7.2.2. Transition der Zugfunksysteme

(1) Züge aus Richtung Gubin verbleiben ohne Systemwechsel im polnischen Zugfunksystem Kanal R2:

(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.

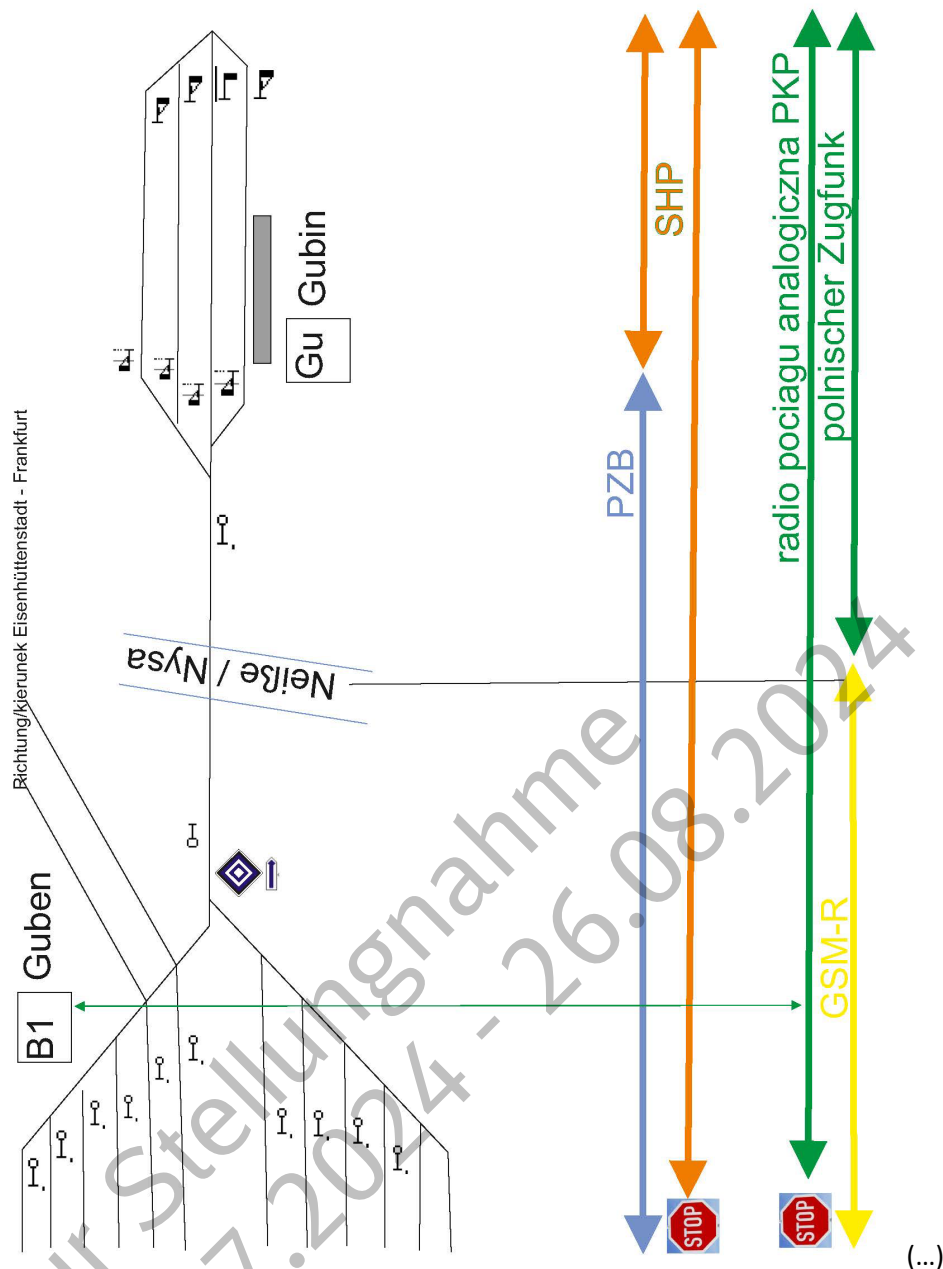
(2) Triebfahrzeuge, welche aus Richtung Gubin nur bis Guben und zurück verkehren, und nicht mit GSM-R Zugfunkgerät ausgerüstet sind, verbleiben auch beim Rangieren auf dem Kanal R2, die Triebfahrzeugführer führen ihre Rangiervereinbarungen an den Weichenwärter W2 unter Einbeziehung des Fahrdienstleiters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

(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.

(3) Für über den Bahnhof Guben hinaus verkehrende Züge ist der Umschaltpunkt für die Zugfunksysteme der gewöhnliche Halteplatz des Bahnhof Guben:

(4) Der Umschaltpunkt von GSM-R auf den analogen polnischen Zugfunk Kanal 2 befindet sich am gewöhnlichen Halteplatz eines Zuges auf dem Bahnhof Guben. Die Umschaltung in das polnische analoge Netz muss mit der Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, erfolgt sein:



### 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 trakcyjnej, która zasilana jest napięciem 15 000 V, jednofazowym napięciem przemiennym 16,7 Hz.

Przedsiębiorstwo kolejowe (przewoźnik) ponoszące odpowiedzialność (zamawiających tras 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, Einphasenwechselfrequenz 16,7 Hz betrieben wird.

Das 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.

## 9. Postanowienia końcowe

### 9.1. Postanowienia ogólne

Uregulowania zostały sporządzone w dwóch dwujęzycznych egzemplarzach, w języku niemieckim i polskim, przy czym oba teksty są tak samo ważne. DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus i PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze otrzymują po jednym egzemplarzu Miejscowego Porozumienia Granicznego w języku polskim i niemieckim.

(...)

### 9.3. Nadanie mocy prawnej

„Miejscowe porozumienie graniczne między DB InfraGO AG Region Ost, Betrieb Netz Cottbus i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Guben - Gubin wchodzi w życie dnia ~~09.06.15.12.2024~~ r.

Jednocześnie w tym dniu traci moc prawną „Miejscowe Porozumienie Graniczne między DB Netz AG Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Cottbus i PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Guben - Gubin“ z dnia 01.04. 2014r., a treść Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008. nie stosuje się na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym regulowanym niniejszym MPG.

Zielona Góra .....2024 r.

za/für die  
PKP PLK SA

## 9. Schlussbestimmungen

### 9.1. Allgemeine Regelungen

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

(...)

### 9.3. Inkraftsetzung

Die „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 ~~09.06.15.12.2024~~ in Kraft. \*

Mit diesem Tage endet die Gültigkeit der „Örtlichen Grenzvereinbarungen zwischen der DB Netz AG (DB Netz AG) Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Cottbus und der PKP Polskie Linie Kolejowe SA (PKP PLK S.A.) Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze für die Grenzbetriebsstrecke Guben - Gubin“ vom 01.04.2014 und die Regeln der allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖGV aufgeführten Grenzbetriebsstrecke nicht angewendet. Cottbus,.....2024

za/für die  
DB InfraGO AG

Zur Stellungnahme  
25.07.2024 - 20:00

## 10. Załączniki

### 10.1. Wzory druków i określenia uzupełniające

#### Rozkaz G, przyczyna do rozkazu G 12 i załącznik językowy do rozkazu G 14

- wspólne pisemne rozkazy G1-14 pl/d [Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V01)] publikowany na stronie internetowej DB InfraGO AG w INB w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

## 10. Anhänge

### 10.1. Vordrucke und ergänzende Bestimmungen

#### Befehl G, Beiblatt A zum Befehl 12 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 14

- gemeinsame schriftliche Befehle G1-14 d/pl [Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V01)] veröffentlicht in den INB bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter

[https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/6958782/f1d9f5d92e8d0f33d7f00cbe50e05043/302\\_2000v01-data.pdf](https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/6958782/f1d9f5d92e8d0f33d7f00cbe50e05043/302_2000v01-data.pdf)

- wspólne pisemne rozkazy G14.1-14.35 pl/d [Format A4, druk jednostronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V02)] publikowany na stronie internetowej DB InfraGO AG w INB w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

- gemeinsame schriftliche Befehle G14.1-14.35 d/pl [Format A4, einseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V02)] veröffentlicht in den INB bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter

[https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/6958784/04e83b2dff87fe0644c3d8491fec7054/302\\_2000v02-data.pdf](https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/6958784/04e83b2dff87fe0644c3d8491fec7054/302_2000v02-data.pdf)

- wspólny załącznik językowy do rozkazu G14 pl/d, [Format A4, druk jednostronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V03)] publikowany na stronie internetowej DB InfraGO AG w INB w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

- gemeinsames Wortlautbeiblatt zum Befehl G14 d/pl, [Format A4, einseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V03)] veröffentlicht in den INB bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter

[https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/6958786/cc325fef594c626e5e161a4f199fa485/302\\_2000v03-data.pdf](https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/6958786/cc325fef594c626e5e161a4f199fa485/302_2000v03-data.pdf)

<b>12</b>		Sie müssen folgende Geschwindigkeiten beachten: Należy przestrzegać następujących ograniczeń prędkości:		Grund Nr. Przyczyna nr.	
km/h	auf Sicht na widoczność	in / auf / zwischen Bf / Abzw / Ust stacja / podg / podg	a	in / von na / od km / Sig km/semaf.	bis do km / Sig km/semaf.
km/h	auf Sicht na widoczność				
km/h	auf Sicht na widoczność				
km/h	auf Sicht na widoczność				
12.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an Fahrdienstleiter Sprawdź, czy na torze nie ma przeszkód do jazdy, powiadom o wyniku dyżurnego ruchu.				
12.2	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnübergang/Reisendenübergang Signal Zp 1/Rp 1: räumen Sie den Bahnübergang/Reisendenübergang schmelstens, wenn erstes Fahrzeug Ende der Straße/des Reisendenübergangs erreicht hat Przy zbliżaniu się do przejazdu kol.-drog./przejścia dla podróżnych podawac sygnał „Baczność”. Po minięciu szerokości przejazdu (szerokości drogi kolowej)/szerokości przejazdu dla podróżnych podać sygnał „Baczność”. Po minięciu szerokości przejazdu (szerokości drogi kolowej)/szerokości przejazdu dla podróżnych podać sygnał „Baczność”. Po minięciu szerokości przejazdu (szerokości drogi kolowej)/szerokości przejazdu dla podróżnych podać sygnał „Baczność”. Zwracać uwagę czy sieć trakcyjna jest uszkodzona; powiadomić o wyniku dyżurnego ruchu				
12.3	Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an Fahrdienstleiter Sprawdź stan nadprądnic i uszkodzenia ograniczenia prędkości				
12.4	PZB-/SHP-Einrichtung am Einfahr- / Ausfahr- / Zwischen- / Block-signal Urządzenie PZB/SHP na wysokości semafora wjazdowego/wyjazdowego/drogowsk. / odstępowy / Vorsignal / LfS-Signal in km - ständig wirksam / unwirksam. / tarczy ostrzegawczej ..... / wskaźnika ograniczenia prędkości ..... w km..... - stale aktywne/ nie aktywne.				
12.5	Warnen Sie Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1/Rp 1. Halten Sie an, wenn Personen das Gleis nicht verlassen. Ostrzec osoby znajdujące się przy i na torze kolejowym sygnałem Zp 1/Rp 1, zatrzymać pociąg, jeżeli osoby nie opuszczają toru.				
12.6	? gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. ? w przypadku tylko jazdy na semafor.				
12.7	Geben Sie bei der Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1/Rp 1. Przy zbliżaniu się do peronu podać sygnał Zp 1/Rp 1.				
13	Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen Jazda na widoczność już nie obowiązuje między ..... a ..... und ..... entbunden.				
14	- siehe Wortlaute zum Befehl 14 (eigenes Blatt) - Vordruck - patrz Załącz. Iżykowy do Rozkazu G14 (osobna kartka) - druk				

302.2000V01

aktualisierung 7 gültig ab 12.12.2021 /  
zmiana 7 ważna od 12.12.2021

<b>Befehle</b> maszynista pojazdu trakcyjnego Zug - Sperrfahrt Pociąg - jazda po torze zamkniętym - popychacz do pociągu Rozkazy G1-14		Vordruck Druk		von z	
Triebfahrzeugführer maszynista pojazdu trakcyjnego Zug - Sperrfahrt Pociąg - jazda po torze zamkniętym - popychacz do pociągu Rozkazy G1-14		- Schiebepufferfahrzeug für Zug - Rangierfahrt - „jazda manewrowa”			
Standort: ..... (km/Signal/Waiche) (semator/rozjazd)		in Regelleis - Gegengleis - Gleis: po torze prawym / a - torze lewy - torze: (Gleis-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) (tor nr., posterunek / od posterunku do posterunku)		weiterfahren.	
1	Sie dürfen im Bf Zezwalam kontynuować jazdę ze stacji				
1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Je nach do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h.				
2	Sie dürfen Zezwalam przejechać - jeżdżąc dalej - po przejechaniu/ETCS TR - przy obok / do				
3	Sie dürfen aus dem Bf Zezwalam wyjechać ze stacji ausfahren.				
3.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Je nach do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h.				
4	Sie fahren auf dem Gegengleis von Jeżdżąc po torze lewym od ..... bis ..... do .....				
5	Sie - fahren / schieben nach - von w kierunku ..... bis ..... do ..... Jazda / popychanie - od ..... do ..... und kehren zurück. i jazda z powrotem.				
5.1	Hinfahrt auf dem Regelleis, Rückfahrt auf dem Gegengleis. Po torze prawym, a powrót po torze lewym.				
5.2	Hinfahrt auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf dem Regelleis. Po torze lewym a powrót po torze prawym.				
8	Sie müssen - zwischen Zmsst und Zmsst Mieędzy - posterunkiem zapowiadawczym ..... a posterunkiem zapowiadawczym ..... - im Bf / auf Abzw / Ust - w stacji / podg / podg ..... halten vor BU zatrzymać przed przejazdem w km ..... / km / km ..... / km ..... Sie dürfen weiterfahren, wenn BU gesichert ist. Dopuszczają jazdę po zabezpieczeniu przejazdu.				
10	Fahren Sie signalgeführt weiter Zezwalam jeżdżąc dalej zgodnie ze wskazaniami semafora/wybrać poziom/ wybrać tryb				
10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren. Je nach 2000 m z maksymalną prędkością 40 km/h.				
11	Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Je nach do miejsca z ograniczoną prędkością najwyżej z prędkością rozkładową / przystępować wskazaniom. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Fußerramanzeige und Langsamfahrtsignale. ograniczonej prędkości wyświetlanych w kablinie maszynisty oraz sygnatów ograniczenia prędkości.				

302.2000V01

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

35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od zwońców	40 km/h 40 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Zwrotnica zabezpieczona zamkiem HV 73 bez urządzenia zaporowego	5 km/h 5 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Ostrzeżenie podróżnych na peronie jest niemożliwe	) )
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Brak informacji o zmianie peronu	Auf Sicht na widoczność
<b>Besonderheiten am Zug / Przypadki szczególne w pociągu</b>		
40	Engstelle für LU-Sendungen Miejsce zwężone dla przesyłek z przekroczoną skrajnią	10 km/h 10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwenwagen Ograniczona nośność budowli inżynierskich dla przesyłek nadzwyczajnych	) )
42	Spitzensignal unvollständig Sygnały czola pociągu są nieprawidłowe	40 km/h 40 km/h
43	Windwarnung Ostrzeżenie przed silnymi wiatrami	80 km/h 80 km/h
<b>Besonderheiten auf Grenzstrecken / Przypadki szczególne na odcinku eksploatawanym w ruchu granicznym</b>		
80	angeordnete Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nakaz zmniejszenia dopuszczalnej maksymalnej prędkości	) )
81	fehlende Bremsunterstel Brak wymaganego procentu masy hamującej	) )
82	Baut der Fahrzeuge Typ pojazdów	) )
83	fährt ab dem Hauptsignal im anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Hauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt Zmniejsza prędkość w okręgu zwrotnicowym za semaforem, jeżeli semafor zezwala na jazdę z ograniczoną prędkością	) )

) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben  
) Różne wskazania dotyczące prędkości

<b>Beiblatt A, Gründe zum Befehl 12</b>		
<b>Załącznik A, przyczyny do rozkazu nr 12</b>		
Grund Nr.	Anlass für Befehl 12	Auflauf im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2
Prüfung	Prüfung des Beschlusses in der Spalte 1 bzw. 2	Polowanie do rozkazu 12, kolumna 1 lub 2
<b>Gleisbelegung, Zugfolge / zajętość torów, następstwo pociągów</b>		
1	Gleis kann besetzt sein Przeszkoda na torze	auf Sicht na widoczność
2	Fahrzeuge im Gleis Pojazdy na torze	auf Sicht na widoczność
3	Mehrere Sperffahrten unterwegs Pojazdy na torze zamkniętym	auf Sicht na widoczność
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis Wjazd na tor zakończony kołami oporowym	30 km/h 30 km/h
5	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis Wjazd na tor częściowo zajęty lub na tor, który jest tylko częściowo przejezdny lub na tor, krótki zakończony kołami oporowym	20 km/h 20 km/h
6	Kein Durchtrittschweg Brak drogi ochronnej	30 km/h 30 km/h
<b>Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen / Przejazdy kol.-drog., przejścia dla podróżnych, rowki szyn</b>		
10	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert Przejazdy kol.-drog. niedostatecznie zabezpieczone	20 km/h 20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt Rowki szyn nieoczyszczone ze śniegu i lodu	30 km/h 30 km/h
12	Reisendenübergänge nicht gesichert Przejścia dla podróżnych niezabezpieczone	5 km/h 5 km/h
13	Schrankenwärter ist nicht über die Zufahrt unterrichtet worden Dzielnik przejazdowy nie powiadomiony o odjeździe pociągu	20 km/h 20 km/h
<b>Arbeiten, La oder WOS / Roboty, ostrzeżenia WOS lub La</b>		
20	Bauarbeiten Roboty	) )
21	Unbefahrbares Gleis im gesperrten Gleis Miejsce nieprzejezdne na zamkniętym torze	auf Sicht na widoczność
22	Zustand nach Bauarbeiten Stan po robotach	) )
23	Bleibt offen Pozostaje wolne	) )
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La oder WOS Niższa prędkość w stosunku do WOS lub La	) )
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis Pracownicy na zamkniętym torze	20 km/h u. auf Sicht 20km/h i na widoczność
<b>Mängel an Bahnanlagen / Usterki elementów infrastruktury kolejowej</b>		
30	Mängel am Oberbau Zły stan nawierzchni	) )
31	Verdacht auf Überleitungsschäden (auch im Nachbargleis) Podjęcie uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdbeben, Sturmschäden usw.) Podjęcie uszkodzeń na skutek zwich warunków atmosferycznych (usuwisko, wywraby itp.)	auf Sicht na widoczność
33	Bleibt offen Pozostaje wolne	) )
34	PZB-Streckenrichtungen gestört Torowe urządzenia PZB uszkodzone	50 km/h 50 km/h





