1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Örtliche Grenzvereinbarung haben:

DB Netz AG
Regionalbereich Ost
Produktionsdurchführung Cottbus
Betriebsbezirk Frankfurt/Oder Stadt
Vetschauer Straße 65
03048 Cottbus

und

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

2 Örtliche Grenzvereinbarung

siehe folgende Seiten

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

DB NETZE

Ril 302.2000
Ril 302.2200Z01

Uregulowania
w zakresie prowadzenia ruchu
przez granicę państwową (PRG),
Część A
* **Ogólne porozumienie graniczne**
(zwane dalej OPG)
zawarte pomiędzy
DB Netz AG
oraz
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.)

* **(zwanymi dalej stronami)**

Obowiązuje od 14.12.2008

* **wyciąg z OPG dla KPP**

Regeln für die Betriebsführung über die
Staatsgrenze (RfBS),
Teil A
Allgemeine Grenzvereinbarung

(nachfolgend AGV genannt)

zwischen der
DB Netz AG
und der
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.)

(nachfolgend auch Vertragspartner genannt)

Gültig ab 14.12.2008

Auszug aus AGV für EVU

Miejsce opracowania	przez PKP PLK S.A.	Geschäftsführende Stelle	für die PKP PLK S.A.	
	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Wydział Ruchu Kolejowego ul. Targowa 74 03-734 Warszawa		PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Wydział Ruchu Kolejowego ul. Targowa 74 03-734 Warszawa	
Telefon	+48 22 473 2016	Telefon	+48 22 473 2016	
	Waldemar Bujnowski		Waldemar Bujnowski	*
E-Mail	waldemar.bujnowski@plk-sa.pl	E-Mail	waldemar.bujnowski@plk-sa.pl	
Miejsce opracowania	przez DB Netz AG	Geschäftsführende Stelle	für die DB Netz AG	
	DB Netz AG Verfahren und Grundlagen Mainzer Landstraße 185 60327 Frankfurt am Main		DB Netz AG Verfahren und Grundlagen Mainzer Landstraße 185 60327 Frankfurt am Main	* * * *
Telefon	+49 69 265 31628	Telefon	+49 69 265 31628	* *
Autor	Sebald Stumm	Fachautor	Sebald Stumm	*
E-Mail	sebald.stumm@deutschebahn.com	E-Mail	sebald.stumm@deutschebahn.com	* *
	DB Netz AG Regionalbereich Ost Produktionsdurchführung Cottbus Briesener Straße 6 15230 Frankfurt (Oder)		DB Netz AG Regionalbereich Ost Produktionsdurchführung Cottbus Briesener Str. 6 15230 Frankfurt (Oder)	* * * *
Telefon	+49 335 564 2189	Telefon	+49 335 564 2189	*
Autor	Heiko Mietchen	Fachautor	Heiko Mietchen	*
E-Mail	heiko.mietchen@ deutschebahn.com	E-Mail	heiko.mietchen@ deutschebahn.com	*
	DB Netz AG Regionalbereich Südost Produktionsdurchführung Dresden Schweizer Straße 3 b 01069 Dresden		DB Netz AG Regionalbereich Südost Produktionsdurchführung Dresden Schweizer Straße 3 b 01069 Dresden	
Telefon	+49 351 461 8787	Telefon	+49 351 461 8787	*
Autor	Antje Burkhardt	Fachautorin	Antje Burkhardt	*
Autor	Klaus Mai	Fachautor	Klaus Mai	
E-Mail	antje.burkhardt@ deutschebahn.com	E-Mail	antje.burkhardt@ deutschebahn.com	* *
	klaus.mai@deutschebahn.com		klaus.mai@deutschebahn.com	* *

Do użytku na stanowisku pracy:	**Anwender**
(...)	(…)
OPG należy udostępnić w koniecznym zakresie:	Die AGV ist im notwendigen Umfang zugänglich zu machen:
- pracownikom związanym z prowadzeniem ruchu kolejowego	- Mitarbeitern, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen
- pracownikom opracowującym miejscowe regulacje wewnętrzne, rozkłady jazdy lub tymczasowe regulaminy prowadzenia ruchu podczas wykonywania robót	- Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne oder Betra aufstellen
- pracownikom uczestniczącym w planowaniu, realizacji lub nadzorze ruchu kolejowego i utrzymania	- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und in der Instandhaltung
- instruktorom ruchu kolejowego	- den Lehrkräften für den Bahnbetrieb

Copyright © 2008 by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Centrala Spółki, Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Wszelkie prawa zastrzeżone, rozpowszechnianie bez zezwolenia zabronione.	Copyright © 2008 by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Centrala Spółki, Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Alle Rechte vorbehalten, Verbreitung ohne Zustimmung verboten.
Niniejsze regulacje wewnętrzne są chronine prawem autorskim. DB Netz AG posiada wyłączne i nieograniczone prawo do korzystania z nich. Wszelkie formy kopiowania w celu przekazywania podmiotom trzecim wymagają zgody DB Netz AG.	Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Der DB Netz AG steht an diesem Regelwerk das ausschließliche und unbeschränkte Nutzungsrecht zu. Jegliche Formen der Vervielfältigung zum Zwecke der Weitergabe an Dritte bedürfen der Zustimmung der der DB Netz AG.

pl u d Text untereinander

Zmiany i uzupełnienia

Lp.	Dotyczy	Obowiązuje od	Poprawka wprowadzona dnia	przez
1	Dostosowanie do aktualnie obowiązujących przepisów	09.12.2012		
2	Dostosowanie do aktualnie obowiązujących przepisów	08.12.2013		
3	Zmiany po wprowadzeniu nowego rozkazu G i załącznika językowego	13.12.2015		
4	Zmiany postanowień o rozkładzie jazdy pociągów	11.12.2016		
5	Zmiana numeracji postanowień w instrukcji Ir-1 i treści telefonogramów zapowiadawczych	10.12.2017		
* 6	Dostosowanie do aktualnych regulacji wewnętrznych	15.12.2019		

Nachweis der Aktualisierungen

Lfd Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Berichtigung eingearbeitet am	durch
1	Anpassung an das aktuelle Regelwerk	09.12.2012		
2	Anpassung an das aktuelle Regelwerk	08.12.2013		
3	Änderungen aufgrund der Neuerstellung des Befehls G und des Wortlautbeiblattes, Streichung von EVU-Bestimmungen, Anpassung an das aktuelle Regelwerk	13.12.2015		
4	Anpassung der Definitionen, Fahrplanbestimmungen,	11.12.2016		
5	Änderung der polnischen Bezugsstellen zur Ir-1, Berichtigung zu den Zugmeldungen.	10.12.2017		
* 6	Anpassung an das aktuelle Regelwerk	15.12.2019		

*) Kennzeichen für berichtigte bzw. neugefasste Textstellen

pozostaje wolna	bleibt frei

Spis treści

1. Postanowienia ogólne

1.1 Prowadzenie ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym lub na odcinkach linii tranzytu uprzywilejowanego

1.2 Określenie pojęć

1.3 Obszar obowiązywania

1.4 Postanowienia dodatkowe

1.5 Termin obowiązywania

2. Jazda pociągów

2.1 Warunki przyznawania prawa dostępu dla przewoźnika/podmiotu działającego na rzecz zarządcy infrastruktury

2.2 Sieciowy (roczny) rozkład jazdy

2.3 Indywidualny rozkład jazdy

2.4 Zastępczy rozkład jazdy

2.5 Postanowienia eksploatacyjne dla kolejowych przesyłek nadzwyczajnych

3. Przepisy ruchu

3.1 Postanowienia o zapowiadaniu pociągów i przekazywaniu innych meldunków w ruchu kolejowym między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi PKP PLK S.A. i DB Netz AG

3.2 Wzory druków i określenia uzupełniające

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

3.2.2 Wykaz skrótów

3.2.3 Komunikaty porozumiewawcze „towary niebezpieczne”

3.2.4 Dwujęzyczny wykaz zmian do rozkładu jazdy

3.3 Koordynacja robót budowlanych

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeine Bestimmungen

1.1 Betriebsführung auf Grenzbetriebsstrecken bzw. auf den Strecken der erleichterten Durchgangsverkehre

1.2 Begriffsbestimmungen

1.3 Geltungsbereich

1.4 Zusätzliche Vereinbarungen

1.5 Inkraftsetzung

2 Züge fahren

2.1 Zugangsbedingungen zum Netz

2.2 Netzfahrplan

2.3 Gelegenheitsfahrplan

2.4 Baufahrplan

2.5 Bestimmungen für außergewöhnliche Sendungen

3 Betriebsvorschriften

3.1 Bestimmungen zum Zugmeldeverfahren und anderer Meldungen im Bahnbetrieb zwischen den benachbarten Zugmeldestellen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A.

3.2 Vordrucke und ergänzende Bestimmungen

3.2.1 Befehl G, Beiblatt A zum Befehl G12 und Wortlautbeiblatt zum Befehl G14

3.2.2 Abkürzungsverzeichnis

3.2.3 Verständigungsbehelf „Gefahrgut“

3.2.4 Zweisprachiges Übergabeblatt für geänderte Fahrplanangaben

3.3 Koordinierung von Baumaßnahmen

1. Postanowienia ogólne

Zasadniczo obowiązują w kolejowym ruchu transgranicznym przepisy prawne danego państwa. Instrukcje (Richtlinien) oraz polecenia dotyczące prowadzenia ruchu kolejowego, jak również przepisy w zakresie bezpieczeństwa ruchu obowiązują na obszarze infrastruktury, na którym dane Kolejowe Przedsiębiorstwo Infrastruktury (KPI) jest odpowiedzialne za prowadzenie ruchu.

Uwzględniając powyższe, OPG może dopuszczać odstępstwa oraz uzupełnienia na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym lub tranzytu uprzywilejowanego dla Kolejowych Przedsiębiorstw Przewozowych (KPP

(...)

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

(...)

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

1 Allgemeine Bestimmungen

Grundsätzlich gelten für den grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb die Rechtsvorschriften des jeweiligen Staates. Die Richtlinien (Instrukcje) und Anweisungen über die Betriebsführung sowie die Sicherheitsbestimmungen für den Eisenbahnbetrieb gelten in dem Bereich der Infrastruktur, auf dem das jeweilige Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) die Betriebsführung verantwortet.

Darauf aufbauend kann die AGV für die Grenzbetriebsstrecken bzw. für die Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)" Abweichungen und Ergänzungen zulassen.

(…)

Außerdem vereinbaren die EIU in der AGV die Abläufe zur Vorbereitung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf den Grenzbetriebsstrecken und den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre.

(…)

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

1.1. Prowadzenie ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym lub na odcinkach linii tranzytu uprzywilejowanego

„Uregulowania w zakresie prowadzenia ruchu przez granice państwową” ustalają zasady prowadzenia ruchu pociągów na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym, stacjach zmiany systemu lub na odcinkach linii tranzytu uprzywilejowanego.

W tym celu zostało uzgodnione powiązanie przepisów ruchu między stronami umowy, odpowiedzialnymi za prowadzenie ruchu na infrastrukturze kolejowej tak, że jazdy pociągów z jednego obszaru prowadzenia ruchu w drugi obszar prowadzenia ruchu odbywać się będą w sposób bezpieczny i bez zakłóceń.

1.1 Betriebsführung auf Grenzbetriebsstrecken bzw. auf den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre

Die „Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze“ legen die Grundsätze der Betriebsführung für die Züge auf den Grenzbetriebsstrecken, auf den Systemwechselbahnhöfen bzw. auf den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre fest.

Zu diesem Zweck wird eine Verknüpfung der Betriebsvorschriften zwischen den Vertragspartnern, die für die Betriebsführung auf der Bahninfrastruktur verantwortlich sind, vereinbart, so dass die Zugfahrten von einem Gebiet der Betriebsführung in das andere Gebiet der Betriebsführung sicher und störungsfrei erfolgen können.

1.2. Określenie pojęć:

Stacja zmiany systemu

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

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.

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 OPG i MPG lub
* MPTU Dokładna granica prowadzenia ruchu
* określona jest w MPG lub MPTU.

Tranzyt uprzywilejowany

komunikacja kolejowa na linii kolejowej przekraczająca polsko-niemiecką granicę państwową pomiędzy stacjami leżącymi na obszarze infrastruktury jednego KPI, przy czym przejazd tranzytowy odbywa przez pewien określony obszar infrastruktury drugiego KPI.

Elementy infrastruktury

niezbędne urządzenia do prowadzenia ruchu kolejowego. Są to przede wszystkim podtorze, nawierzchnia, mosty i przepusty, urządzenia sieci trakcyjnej i przewody zasilania, urządzenia sygnalizacyjne, przewody sterowania i przewody nastawcze, urządzenia telekomunikacyjne, oznakowania oraz inne urządzenia techniczne.

(…)

1.2 Begriffsbestimmungen

Systemwechselbahnhof

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

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.

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 AGV und den ÖGV bzw. ÖVED. Die genaue Grenze der Betriebsführung wird in der ÖGV bzw. der ÖVED festgelegt.

Erleichterter Durchgangsverkehr

Ist der Eisenbahnverkehr auf einer die deutsch-polnische Staatsgrenze überschreitenden Eisenbahnstrecke zwischen Bahnhöfen, die auf der Infrastruktur des einen EIU liegen. Dabei findet ein Durchgangsverkehr auf einem bestimmten Abschnitt dieser Strecke über die Infrastruktur des anderen EIU statt.

Infrastrukturanlagen

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

(…)

Zdarzenie nadzwyczajne

niepożądane i niezamierzone zdarzenie, względnie szczególny ciąg zdarzeń, mających negatywny wpływ na prowadzenie ruchu kolejowego.

Außergewöhliches Ereignis

ist ein unerwünschtes und nicht beabsichtigtes Ereignis bzw. eine besondere Folge von Ereignissen, die die Durchführung des Bahnbetriebes negativ beeinflussen.

Zarządca infrastruktury (KPI)

podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

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

Przewoźnik kolejowy (KPP)

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

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

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

Podmiot posiadający prawo dostępu do infrastruktury nie będący przewoźnikiem (ZB)

kolejowe przedsiębiorstwa przewozowe, rów¬nież inne podmioty, które mogą kupić trasę pociągu

Zugangsberechtigte (ZB)

sind Eisenbahnverkehrsunternehmen und Sonstige, die Trassen erwerben dürfen.

1.3. Obszar obowiązywania

* OPG bowiązuje na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym jak również na odcinkach tranzytu uprzywilejowanego między PKP PLK S.A. i DB Netz
* AG oraz obowiązuje wszystkich pracowników Kolejowych Przedsiębiorstw Infrastruktury,
* względnie wszystkich pracowników Kolejowych
* Przedsiębiorstw Przewozowych i podmiotów mających prawo dostępu do sieci kolejowej, którzy biorą udział w kolejowym ruchu granicznym między PKP PLK S.A. i DB Netz AG.

(...)

1.3 Geltungsbereich

Die **AGV** gilt für die Grenzbetriebsstrecken sowie für Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. und ist für alle Mitarbeiter der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. für alle Mitarbeiter von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Zugangsberechtigte, die am Eisenbahngrenzverkehr zwischen der DB Netz AG und dem PKP PLK S.A. beteiligt sind, verbindlich.

(…)

1.4. Postanowienia dodatkowe

pozostaje wolna

1.4 Zusätzliche Vereinbarungen

Bleibt offen

1.5. Termin obowiązywania

„Uregulowania w zakresie prowadzenia ruchu przez granicę państwową" między PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) i DB Netz AG wchodzą w życie dnia 14.12.2008r. i zastępują „Porozumienie dodatkowe dla kolejowego ruchu granicznego przez kolejowe przejścia graniczne między Deutschen Bahn AG (DB AG) i Polskie Koleje Państwowe S.A. (PKP S.A.) Część I Uzgodnione postanowienia do przepisów ruchu i sygnalizacji" z dnia 18 sierpnia 2002r.

Warszawa/Frankfurt n/M., dnia 12.11.2008r.

za/für die
PKP PLK SA

podp. Jerzy Michniowski

podp. Waldemar Bujnowski

1.5 Inkraftsetzung

Die „Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze" zwischen der DB Netz AG und der PKP Polskie Linii Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) treten am 14.12.2008 in Kraft und ersetzen die „Zusatzvereinbarung zur Grenzbetriebsvereinbarung für die Eisenbahngrenzübergänge zwischen der Deutschen Bahn AG (DB AG) und dem Unternehmen „Polnische Staatsbahnen AG" (PKP S.A.) Teil I Vereinbarte Bestimmungen zu den Betriebs- und Signalvorschriften" vom 18. August 2002.

Frankfurt am Main / Warszawa, den 12.11.2008

za/für die
DB Netz AG

gez. Dr. Brandau

gez. Dr. Recknagel

Wejście w życie zmiany nr 6

Zmiana nr 6 do „Uregulowań w zakresie prowadzenia ruchu przez granicę państwową (PRG), Część A Ogólnego porozumienia granicznego (OPG) między PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) a DB Netz AG” wchodzi w życie dnia 15 grudnia 2019r.

Warszawa/Frankfurt n/M., dnia 05.12.2019

za/für die
PKP PLK SA

podp. Jerzy Michniowski

podp. Waldemar Bujnowski

Inkraftsetzung der Aktualisierung Nr. 6

Die Aktualisierung Nr. 6 der „Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS), Teil A Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV) zwischen der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) und der DB Netz AG” tritt am 15.12.2019 in Kraft.

Warszawa/Frankfurt am Main, den 05.12.2019

za/für die
DB Netz AG

i.V.

gez. Menne

i.V.

gez. Dörschel

i.V.

gez. Prautzsch

2. Jazda pociągów

pozostaje wolna

2 Züge fahren

Bleibt offen

2.1. Warunki przyznawania prawa dostępu do infrastruktury

W zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej na DB Netz AG obowiązują aktualne Warunki Użytkowania Sieci Kolejowej (Schienennetz-Benutzubgsbedinungungen, SNB), a na PKP PLK S.A. Regulamin sieci.

Dodatkowo obowiązuje:

Pojazdy kolejowe

W przypadku jazd transgranicznych pojazdy muszą spełniać wymogi przepisów prawa obowiązujące w danym państwie oraz warunki dostępu do sieci danego KPI.

Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI

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

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

Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB Netz AG

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

2.1 Zugangsbedingungen zum Netz

Für den Bereich der Infrastruktur der DB Netz AG gelten die aktuellen Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB), für den Bereich der Infrastruktur der PKP PLK S.A. gelten „Regulamin sieci (Vorschriften für das Netz)“.

Zusätzlich gilt:

Eisenbahnfahrzeuge

Für grenzüberschreitende Zugfahrten müssen Fahrzeuge den Rechtsvorschriften des jeweiligen Staates und den Netzzugangsbedingungen des jeweiligen EIU entsprechen.

Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU

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

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

Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB Netz AG

Im Bereich der Betriebsführung durch die DB Netz AG müssen, die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen eingesetzten Triebfahrzeugführer bzw. an der Betriebssdurchführung 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.

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

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 Netz AG zu verwenden:

Richtlinie
Wytyczna

internationale Buchstabiertafel
Międzynarodowy alfabet fonetyczny

Auszug aus
Wyciąg z
481.0205A02

	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 Netz AG, KPP gwarantuje, że maszynista pojazdu trakcyjnego posiada powyższe kompetencje językowe.

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

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

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

Porozumiewanie się między pracownikami KPP a dyżurnym ruchu (prowadzenie ruchu przez PKP

Die Verständigung zwischen den Mitarbeitern der EVU und dem Fahrdienstleiter (Betriebsführung

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.

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.

Inne postanowienia

W kabinach sterowniczych pojazdów trakcyjnych lub wagonów sterowniczych ~~musi~~ muszą znajdować się:

- rozkład~~owy~~ jazdy zarządcy infrastruktury prowadzącego ruch,
- La DB Netz AG wydane dla obszaru Ost ~~oraz~~ lub Südost,
- w obszarze prowadzenia ruchu DB Netz AG informacje potrzebne do sporządzenia księgi trasy,
- druki dwujęzycznego rozkazu G zgodnie z pkt 3.2.1. i
- Dodatek 2 do wrjp (WOS) odpowiedniego zakładu linii kolejowych.

Sonstige Bestimmungen

In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen

- die Fahrplanunterlagen des betriebsführenden EIU,
- die La der DB Netz AG – Ausgabe Bereich Ost bzw. Südost,
- die Angaben für das Streckenbuch im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG,
- die zweisprachigen Befehlsvordrucke Befehl G entsprechend Abschn. 3.2.1 und
- Dodatek 2 zum Fahrplan (WOS) der zuständigen Zakład Linii Kolejowych

vorhanden sein.

Rozkład jazdy - warunki ogólne

(...)

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

Przy zamawianiu tras pociągów KPP lub ZB przestrzegają warunków dotyczących zasad dopuszczenia taboru do eksploatacji oraz uregulowań dotyczących zestawiania pociągów obu stron w ruchu przekraczającym granicę państwową.

Pociągi, które są opóźnione więcej niż 20 godzin, nie mogą przejechać przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym lub odcinki linii tranzytu uprzywilejowanego i należy je ponownie uzgodnić w indywidualnym rozkładzie jazdy pociągów.

Fahrplan - allgemeine Bedingungen

(…)

Jeder Zug, der die Grenzbetriebsstrecke beziehungsweise die Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre befährt, muss gültige Fahrplanunterlagen besitzen.

Bei der Beantragung von Trassen sind durch die EVU bzw. Zugangsberechtigten (ZB) die Zulassungs- und Einsatzbedingungen der Fahrzeuge und die Zugbildungsregelungen im grenzüberschreitenden Verkehr zu beachten.

Züge, die mehr als 20 Stunden verspätet sind, dürfen die Grenzbetriebsstrecke bzw. die Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre nicht mehr befahren und sind neu als Zug im Gelegenheitsfahrplan zu vereinbaren.

Dane kontaktowe dla zamówienia tras pociągu zawarte są w MPG

Kontaktdaten für die Trassenanmeldungen sind in der ÖGV enthalten.

2.2. Sieciowy (roczny) rozkład jazdy

(...)

Zmiany i uzupełnienia do rocznego rozkładu jazdy uzgadnia się odrębnie.

2.2 Netzfahrplan

(…)

Änderungen und Ergänzungen zum Netzfahrplan werden gesondert vereinbart.

2.3. Indywidualny rozkład jazdy

KPP/ZB wnioskują o trasę pociągu nie ujętego w rocznym rozkładzie jazdy do wskazanych komórek organizacyjnych w DB Netz AG i PKP PLK S.A.

(...)

2.4. Zastępczy rozkład jazdy

pozostaje wolna

2.5. Postanowienia eksploatacyjne dla kolejowych przesyłek nadzwyczajnych

1. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych odbywa się
* na podstawie karty UIC 502-1 (V) i 596 (V) dla transportu kombinowanego oraz wynikających z tej karty regulacji krajowych.

* 2. KPP lub podmioty mające prawo dostępu do
* sieci dopuszczone w Niemczech mogą zgłosić
* wniosek o studium trasy do przewozu przesyłek
* nadzwyczajnych w kierunku Polski do właściwej jednostki ds. rozkładu jazdy DB Netz AG najpóźniej 6 tygodni przed terminem przewozu przesyłki nadzwyczajnej.

KPP posiadające prawo dostępu w Polsce może zgłosić wniosek o przewóz przesyłki nadzwyczajnej w kierunku Niemiec w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A.
* najpóźniej 40 dni przed terminem przewozu przesyłki nadzwyczajnej.

Po ustaleniu eksploatacyjnych warunków przewozowych odpowiedniego KPI dla własnej
* sieci, wnioskujący otrzymuje od KPI studium
* trasy z podaniem eksploatacyjnych warunków przewozu.

* KPP / podmiot mający prawo dostępu do sieci
* przekazuje wraz z wnioskiem 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.

2.3 Gelegenheitsverkehr

Die ZB/EVU beantragen ihre Trassen zum Gelegenheitsverkehr bei den bekannten Stellen der DB Netz AG bzw. der PKP PLK S.A.

(…)

2.4 Baufahrplan

Bleibt offen

2.5 Bestimmungen für außergewöhnliche Sendungen

1. Der Transport erfolgt auf der Grundlage des UIC-Merkblattes 502-1 (V) und 596 (V) für den Kombinierten Ladungsverkehr sowie die davon abgeleiteten nationalen Gesetze und Richtlinien.

2. Ein in Deutschland zugelassenes ZB/EVU kann eine Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte in Richtung Polen beim zuständigen Bereich Fahrplan der DB Netz AG bis spätestens 6 Wochen vor dem Termin des Transportes beantragen.

Ein in Polen zugelassenes EVU kann eine Beförderungsanmeldung für eine außergewöhnliche Sendung in Richtung Deutschland bei der PKP PLK S.A., Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, bis spätestens 40 Tage vor dem Termin des Transportes stellen.

Nach Ermittlung der betrieblichen Beförderungsbedingungen des jeweiligen EIU für das eigene Netz erhält der Antragsteller die Machbarkeitsstudie vom EIU unter Angabe der betrieblichen Beförderungsbedingungen.

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

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

Przekazywanie informacji o włączeniu do składu przesyłki nadzwyczajnej następuje po podaniu numerów zgody DB BZA i PNZ PKP PLK S.A. dla każdego pociągu z osobna.

Przy przewozie przesyłki nadzwyczajnej pociągiem ujętym w rocznym rozkładzie jazdy stosuje się dodatkowo druk z załącznika 1 lub 2 z pkt 3 PRG Część B (MPG/ÖGV).

Die Verständigung über das Mitführen einer außergewöhnlichen Sendung erfolgt unter Angabe der DB BZA-Nummer und der PNZ-PKP PLK S.A. für jeden Zug besonders. *

Beim Einstellen in Regelzügen ist zusätzlich der Vordruck Anlage 1 oder 2 zu Abschnitt 3 der RfBS, Teil B ÖGV/MPG zu verwenden.

4. Dla przewożonych stale przesyłek nadzwyczajnych może zostać uzgodniony przewóz określonymi stałymi pociągami w rocznym rozkładzie jazdy (np. pociągi intermodalne do przewozów kombinowanych). 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.

4. Für häufig auftretende außergewöhnliche Sendungen mit den gleichen Beförderungsbedingungen kann die Beförderung in bestimmten Zügen (z.B. Züge des kombinierten Verkehrs) 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 * Fahrpläne aufzunehmen. Diese Züge werden immer als Züge mit außergewöhnlichen Sendungen behandelt, auch wenn sie keine außergewöhnliche Sendung befördern.

(...)

(…)

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

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

6. Przekazanie/przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej na teren infrastruktury PKP PLK S.A. odbywa się komisyjnie pod przewodnictwem przyjmującego przesyłkę nadzwyczajną KPP. Stacja przekazania i przyjęcia oraz czas postoju na tej stacji powinien być uwzględniony we wniosku o przydzielenie trasy pociągu.

Protokół ze sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej przewoźnik przyjmujący przesyłkę nadzwyczajną przekazuje do właściwej Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. celem wydania zarządzenia przewozu.

Szczegółowe postanowienia w tym zakresie mogą zawierać PRG Część B (MPG/ÖGV).

6. Wenn eine Übernahme/Übergabe von außergewöhnlichen Sendungen in den Bereich der Infrastruktur der PKP PLK S.A. durch eine Kommission unter der Leitung des über-nehmenden EVU erfolgen soll, so sind die dafür erforderlichen Aufenthaltszeiten und der Übernahme-/Übergabebahnhof bei der Trassenanmeldung zu beantragen.

Das Protokoll der Übernahme ist unmittelbar danach 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.

In den RfBS, Teil B ÖGV/MPG können hierzu Regelungen vereinbart werden.

(...) (…)

3 Przepisy ruchu

3 Betriebsvorschriften

Lp. Nr Lfd. Nr.	Według instrukcji Ir-1 PKP PLK S.A. Hinweis auf Vorschrift Ir1 der PKP PLK S.A.	Postanowienia różniące się od przepisów sąsiednich zarządców infrastruktury i ewentualne specjalne uregulowania dla prowadzenia ruchu kolejowego	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmen abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Według Ril DB Netz AG Hinweis auf Ril der DB Netz AG
(...)				
3.	Do § 23 ust. 8 i 9	**Polecenia i meldunki**	**Aufträge und Meldungen:**	Do 408.0202 rozdz. 1 oraz do 408.2202 rozdz. 1
	Zu § 23 Abs. 8 und 9	W poleceniach i meldunkach pociągi określane są słowem „Pociąg” i numerem pociągu. W przypadku jazd pociągów po torze zamkniętych po słowie „Pociąg” dodaje się wyrazy „po torze zamkniętym”.	Züge sind in Aufträgen und Meldungen mit dem Wort „Zug“ und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Zug“ ist bei Sperrfahrten durch das Wort „Sperrfahrt“ zu ersetzen.	Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn.1
4.		**Dodatkowe informacje dotyczące pociągów przewożących towary niebezpieczne:**	**Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern:**	-
	Do § 24 ust. 13 i § 37 ust. 7 pkt 6	Przewoźnicy (KPP), przed przekroczeniem granicy w kierunku Polski, zgłaszają pociągi przewożące towary niebezpieczne dyspozytorom właściwej ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym PKP PLK S.A. za pośrednictwem poczty elektronicznej (patrz druk pkt 3.2.3).	Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) melden den Disponenten der Außenstellen der Betriebsleitungen der PKP PLK S.A. vor Grenzübertritt in Richtung Polen mittels E-Mail (siehe Vordruck 3.2.3) Züge vor, die gefährliche Güter entsprechend den Richtlinien des RID befördern.	-
	Zu § 24 Abs. 13 und zu § 37, Abs. 7, Pkt.6	Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. przekazują swojemu dyżurnemu ruchu otrzymaną informację o jeździe pociągu z towarem niebezpiecznym.	Die Außenstellen der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. übermitteln dem eigenen Fahrdienstleiter diese Information über das Verkehren eines Zuges mit Gefahrgut.	-
(...)				
6.	Do § 16 ust. 1 i 2	**Znajomość linii przez maszynistę**	**Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers:**	Do 408.2301 rozdz. 1
	Zu § 16 Abs.1 und 2	Jeżeli maszynista nie posiada znajomości tych odcinków, to należy mu zapewnić pracownika znającego ich warunki miejscowe.	Ist der Triebfahrzeugführer nicht streckenkundig, ist ihm ein streckenkundiger Mitarbeiter beizugeben.	Zu 408.2301 Abschn. 1

	7.		**Czoło pociągu znajduje się za semaforem**	**Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus**	
		Do § 62 ust. 5	Maszynista musi powiadomić dyżurnego ruchu o znajdowaniu się czoła pociągu poza semaforem.	Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass die Spitze des Zuges über das Signal hinaussteht.	Do 408.0331 rozdz. 3 ust. 3
		Zu § 62, Abs. 5	Po podaniu sygnału zezwalającego na semaforze, dyżurny ruchu powiadamia maszynistę.	Wenn das Signal auf Fahrt gestellt ist, verständigt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer.	oraz do 408.2331 rozdz. 3
			Maszynista osobiście musi się upewnić o wskazaniu semafora.	Der Triebfahrzeugführer muss die Stellung des Signals feststellen.	ust. 3
			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 Netz AG, maszyniście należy wydać rozkaz G nr 2 i na odcinku prowadzenia ruchu DB Netz AG dodatkowo nr 2.1.	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 Netz AG das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden, muss der Fahrdienstleiter die Zustimmung durch Befehl G, Nr. 2 und im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG zusätzlich Befehl G Nr. 2.1 erteilen.	Zu 408.0331 Abschn. 3 Abs. 3 und zu 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3
	8.		**Rozkazy pisemne, forma szczególna**	**Schriftliche Befehle, besondere Form:**	
*		Do § 58	Dyżurni ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym i na odcinkach linii tranzytu uprzywilejowanego wydają polecenia na przejazdy przez granicę za pomocą dwujęzycznych druków rozkazów pisemnych G2-14 i G14.1-14.35 zgodnie z pkt. 3.2.1.	Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf den Grenzbetriebsstrecken bzw.auf den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre erteilen Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten stets mit den zweisprachigen Befehlsvordrucke G2-14 und G14.1-14.35, gemäß Abschn. 3.2.1.	Do 408.0411 oraz 408.2411
		Zu § 58	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.	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.	Zu 408.0411 und zu 408.2411
			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. Drużyna pociągowa składa podpis na ostatnim druku.	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 an das Zugpersonal übergeben werden. Das Zugpersonal unterschreibt nur auf dem letzten Vordruck.	
* *			Przyczyny wydania rozkazu G12 należy podać na stronie tylnej rozkazów G2-14. Przyczyny 80 do 83 mają zastosowanie tylko dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym lub dla odcinków linii tranzytu uprzywilejowanego.	Die Gründe für einen Befehl G12 sind auf der Rückseite des Befehls G2-14 zu finden. Die Gründe 80 - 83 werden nur für die Grenzbetriebs-strecken bzw. für Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre genutzt.	

		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”.	Zum Erteilen des Befehls G14 verwendet der Fdl in der Regel die zweisprachigen Wortlaute auf dem Vordruck ‚Wortlautbeiblatt zum Befehl G14/Zalącznik językowy do rozkazu G14‘.	
		Na druku Załącznik językowy do rozkazu G 14 mo-żna 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 jednobrzmiąco i w kolejności wykonania rozkazu pisemnego. 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”.	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 der, Wortlautbeiblatt zum Befehl G14‘ gleichlautend und in der Reihenfolge der Ausführung nummeriert. Die Beiblätter mit den Wort-lauten werden stets unmittelbar im Anschluss an den Vordruck mit dem Befehl G14 einsortiert, der darauf verweist. Bei einem Befehl für einen anderen Zug kann die Nummerierung wieder mit 1 W beginnen.	
		Jeżeli wyjątkowo należy użyć innego załącznika, to należy skreślić dwujęzyczny wpis „siehe Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14 (eigenes Blatt)/patrz Załącznik językowy do rozkazu G 14 (osobna kartka)” i wpisać dwujęzycznie do druku rozkazu 14 inny załącznik.	Muss ausnahmsweise ein anderer Wortlaut verwendet werden, ist der zweisprachige Eintrag „siehe Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14 (eigenes Blatt) /patrz Zalącznik językowy do rozkazu G 14 (osobna kartka)“ zu streichen und der andere Wortlaut in den Vorduck des Befehl 14 zweisprachig einzutragen.	
		Dwujęzyczne rozkazy G14.1-G14.35 (druk rozkazu G14.1-14.35) na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym lub na odcinkach linii tranzytu uprzywilejowanego stanowią odrębne druki.	Die zweisprachigen Befehle G14.1-G14.35 (Vordruck Befehle G14.1-14.35) werden bei Gebrauch auf der Grenzbetriebsstrecke bzw. bei den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre als eigenständige Befehle behandelt.	
		Kod identyfikacji rozkazu DB Netz AG stosuje się tak jak jest to opisane w następnym punkcie. Niektóre teksty rozkazów zostały dostosowane do potrzeb przejazdów na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym lub na odcinkach linii tranzytu uprzywilejowanego.	Da sie auf einem eigenen Vordruck dargestellt werden, können sie an Triebfahrzeugführer übergeben werden. Der Übermittlungscode der DB Netz AG wird, wie im nächsten Absatz beschrieben, angewendet. Einige Befehlstexte wurden dem Gebrauch auf den Grenzbetriebsstrecken bzw. auf den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre angepasst.	
9.		**Kod identyfikacji rozkazu**	**Übermittlungscode**	
	-	Dyżurny ruchu DB Netz AG oznacza udzielone przez siebie rozkazy kodem identyfikacji rozkazu. Kod identyfikacji rozkazu składa się ze skrótu miejscowości, cyfry „9” (tylko w	Der Fahrdienstleiter der DB Netz AG kennzeichnet von Ihm erteilte Befehle mit einem Übermittlungscode. Der Übermittlungscode setzt sich aus der Abkürzung der Örtlichkeit, der Ziffer „9“	Do 408.0411 rozdz. 2 ust. 12 oraz do 408.2411

			przypadku rozkazów dwujęzycznych) i po myślniku z cyfr bieżących od 001 do 999.	(nur für zweisprachige Befehle) und nach einem Bindestrich die fortlaufenden Ziffern von 001 bis 999 zusammen.	rozdz. 1, 2 i 5
		-	Jeżeli dyżurny ruchu posterunku PKP PLK S.A. żąda od dyżurnego ruchu DB Netz AG udzielenia polecenia z rozkazem G, to jest ono udzielane z kodem identyfikacyjnym dyżurnego ruchu DB Netz AG.	Fordert der Fahrdienstleiter einer Betriebsstelle der PKP PLK S.A. vom Fahrdienstleiter der DB Netz AG die Erteilung eines Auftrags mit einem Befehl G, wird er mit dem Übermittlungscode des Fahrdienstleiters der DB Netz AG versehen.	Zu 408.0411 Abschn. 2, Abs. 12 sowie zu 408.2411Abschn. 1, 2 und 5
		-	Jeżeli dyżurny ruchu posterunku DB Netz AG żąda od dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. udzielenia polecenia z rozkazem G, to przekazanie kodu identyfikacji nie jest konieczne.	Fordert der Fahrdienstleiteiter einer Betriebsstelle der DB Netz AG vom Fahrdienstleiter der PKP PLK S.A. die Erteilung eines Auftrags mit einem Befehl G, kann auf die Weitergabe des Übermittlungscodes verzichtet werden.	
	10.		**Przekazywanie rozkazów pisemnych**	**Übermitteln schriftlicher Befehle:**	
* *		Do § 58 ust. 10	W MPG i MPTU określono:	In den ÖGV bzw. den ÖVED ist bekannt gegeben:	Do 408.0411 rozdz. 2 oraz do 408.2411 rozdz. 2
*		Zu § 58 Abs. 10	- czy rozkazy pisemne są dyktowane,	- ob schriftliche Befehle diktiert werden,	Zu 408.0411 Abschn. 2
* * *			- czy pracownicy zajmujący się infra strukturą przekazuje wypełnione rozkazy pisemne.	- ob ausgefüllte schriftliche Befehle durch das Infrastrukturpersonal übergeben werden.	sowie zu 408.2411 Abschn. 2
	(...)				
*	12.	-	**Powiadomienie o rozkładzie jazdy**	**Fahrplan-Mitteilung**	do 408.0415
* * * * * * * *			Druk powiadomienia o rozkładzie jazdy DB Netz AG nie jest stosowany na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym oraz na odcinkach linii uprzywilejowanego ruchu tranzytowego.	Der Vordruck Fahrplan-Mitteilung der DB Netz AG wird auf den Grenzbetriebsstrecken und den Streckenabschnitten der Erleichterten Durchgangsverkehre nicht verwendet.	zu 408.0415
			Dane o rozkładzie jazdy podawane są dwujęzycznym rozkazem G 14 wraz z załącznikiem językowym W 1.	Fahrplanangaben werden mit dem zweisprachigen Befehl G 14 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben.	
	(…)				
	15.	Do § 58 ust. 3 i do Ie-1 (E 1) § 16	**Powiadamianie pociągów przy sygnale W 7**	**Unterrichtung der Züge bei Signal W 7:**	
		Zu § 57 Abs. 3 und zu Ie-1 (E1) § 16	Jeżeli na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. ustawiony jest wskaźnik W 7, dyżurny ruchu musi powiadomić pociągi o robotach torowych rozkazem G nr 14 i załącznikiem językowym przyczyna nr W 15.	Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. das Signal W 7 - „Das Achtungssignal geben“ – aufgestellt ist, müssen die Züge über die Bauarbeiten durch Befehl	-

			G Nr. 14 und Wortlautbeiblatt Nr. W 15 unterrichtet werden.		*
(...)					
17.	Do § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 3 pkt 1 lit. d)	**Przesyłki wyjątkowo ciężkie**	**Schwerwagen**	Do 408.0435rozdz. 2	*
	Zu § 14 Abs. 10 und zu § 58 Abs. 3 Pkt.1d	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.	Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahzeugführer Befehl G Nr. 12, Beiblatt A Grund Nr. 41 erteilen.	Zu 408.0435 Abschn. 2	* * * * * * *
(...)					
19.	Do § 66 ust. 6	**Szczególne uregulowania przy popychaniu**	**Besondere Regeln für das Nachschieben:**	Do 408.2441	
	Zu § 66 Abs. 6	W kolejowym ruchu granicznym popychacz musi być na stałe sprzęgnięty z pociągiem i podłączony do hamulca zespolonego.	Das Schiebetriebfahrzeug ist stets mit dem Zug zu kuppeln und immer an die Druckluftbremse anzuschließen.	Zu 408.2441	
20.	Do § 67 ust. 1	**Pociągi pchane**	**Geschobene Züge:**	Do 408.0445 oraz 408.2445	
	Zu § 67 Abs. 1	Pchanie pociągów na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym lub na odcinkach linii tranzytu uprzywilejowanego jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zam- kniętym.	Geschobene Züge sind auf den Grenzbetriebsstrecken bzw. den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre außer Meß-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	zu 408.0445 und zu 408.2445	* *
(…)					
24		**Cofnięcie polecenia odjazdu lub przejazdu**	**Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages:**	-	
	Do § 47	W obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. **wygaszenie sygnału zastępczego traktowane jest jako cofnięcie** zezwolenia na odjazd lub przejazd pociągu, o ile czoło pociągu nie minie tego sygnału.	Im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. **gilt das Erlöschen des Signals Sz als Rücknahme** des Abfahr- oder Durchfahrauftrages, solange die Spitze des Zuges noch nicht am Signal vorbeigefahren ist.		
	Zu § 47	Jeżeli w obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. zezwolenie na odjazd lub przejazd wydane rozkazem musi zostać cofnięte, wówczas sporządzający unieważnia wcześniej doręczony rozkaz, przekreślając go z podaniem daty, godziny i złożeniem podpisu.	Ist im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. eine durch schriftlichen Befehl gegebene Zustimmung zur Ab- oder Durchfahrt widerrufen worden, so ist der ausgehändigte Befehl vom Befehlausfertiger durch Streichen ungültig zu machen und mit Datum, Uhrzeit und Unterschrift zu versehen.		

		Z egzemplarzem rozkazu pozostającym w bloczku należy postąpić identycznie.	In dem beim Ausfertigenden verbleibenden Exemplar ist ein entsprechender Vermerk anzubringen.	
(...)				
26.		**Polecenie jazdy po torze lewym**	**Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis:**	
	Do § 54 ust. 7 Zu § 54 Abs. 7	Dyżurny ruchu może udzielić maszyniście polecenie jazdy po torze lewym poprzez poprzez wydanie rozkaz G nr 4.	Der Fahrdienstleiter kann dem Triebfahrfahrzeugführer den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis mit dem Befehl G Nr. 4 erteilen.	Do 408.0463rozdz. 10 i do 408.2463 rozdz. 1 Zu 408.0463 Abschn. 10 und zu 408.2463Abschn. 1
27.	Do § 58 ust. 4 pkt 15	**Zatrzymanie pociągu**	**Züge anhalten:**	Do 408.0463rozdz. 11 ust. 2b)
	Zu § 58 Abs. 4, Pkt. 15	Dyżurny ruchu powiadamia maszynistę pociągu o jego pozaplanowym zatrzymaniu rozkazem G nr 14.4	Der Fahrdienstleiter verständigt den Triebfahrzeugführer eines Zuges über einen außerplanmäßigen Halt mit Befehl G Nr. 14.4	Zu 408.0463 Abschn. 11, Abs. 2 b)
(...)				
37.		**Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym**	**Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten**	
	Do § 55 ust. 10	Na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym i w tranzycie uprzywilejowanym dopuszczalna prędkość jazdy po torze zamkniętym wynosi:	Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf Grenzbetriebsstrecken bzw. Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre beträgt	Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481Abschn. 7
	Zu § 55 Abs. 10	- dla pojazdów ciągnionych po torze zamkniętym 50 km/h,	- für gezogene Sperrfahrten 50 km/h,	Do 408.0481
		- dla pociągów pchanych po torze zamkniętym 30 km/h, przez przejazdy kolejowo-drogowe bez technicznego zabezpieczenia 20 km/h,	- für geschobene Sperrfahrten 30 km/h, jedoch bei Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung 20 km/h,	rozdz. 10 oraz do 408.2481 rozdz. 7
* * * *		- dopuszczalna prędkość pługu odśnieżnego wynika z instrukcji obsługi pługu odśnieżnego	- die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt richtet sich nach der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs.	
* * 38a.	Do § 55	**Jazda powrotna lub kontynuacja jazdy po torze zamkniętym**	**Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt**	Do 408.0481
* * * * * *	Zu § 55	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	Bei Halt einer Sperrfahrt auf freier Strecke muss der Tf den Fdl, der die Sperrfahrt abgelassen hat, sobald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt verständigen. Der Fdl muss sofort die	Zu 408.0481

(Margin marks "* * * *" also appear beside the row with "Do § 54 ust. 7".)

		pociąg, w sprawie jazdy powrotnej lub kontynu-acji jazdy. Dyżurny ruchu musi natych- miast powiadomić uczestników jazdy o jeździe powrotnej lub kontynuacji jazdy oraz wydać zgodę na jazdę powrotną lub kontynuację jazdy.	Beteiligten von der Rück- oder Weiterfahrt benachrichtigen und der Rück- oder Weiterfahrt zustimmen.		* * *
38b.	Do § 55 zu § 55	**Zakończenie jazdy po torze zamkniętym** Jeżeli jazda po torze zamkniętym kończy się na stacji, wówczas maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd pociągu w pełnym składzie	**Sperrfahrt beenden** Wenn eine Sperrfahrt auf einem Bahnhof endet, muss der Tf dem Fdl die Ankunft aller Fahrzeuge melden.	Do 408.0481 Zu 408.0481	* * * * *
(…)					
40.	Do § 64 ust. 12 Zu § 64, Abs. 12	**Pominięcie sygnału „Stój" bez zezwolenia** Jeżeli pociąg bez pozwolenia minął semafor wskazujący sygnał „Stój" lub ETCS-Stój, maszynista musi natychmiast zatrzymać pociąg i powiadomić właściwego dyżurnego ruchu. Identyczna procedura postępowania występuje także przy każdej zmianie na tryb TR ETCS oraz podczas zadziałania automatycznego systemu hamowania punktowego PZB, jeżeli semafor zezwalający na jazdę pokazuje światło oznakowania lub tarcza zaporowa sygnał Sh 1 lub Ra 12 (DV 301). Po przejechaniu miejsca, w którym według rozkazu należało się zatrzymać, należy natychmiast zatrzymać się i porozumieć się z dyżurnym ruchu. Maszynista otrzymuje na dalszą jazdę rozkaz G nr 2.	**Unzulässige Vorbeifahrt an einem Signal:** Wenn ein Triebfahrzeugführer unzulässig an einem Halt zeigenden Signal oder ETCS-Halt vorbeigefahren ist, muss er sofort anhalten und den zuständigen Fahrdienstleiter verständigen. Dies gilt auch bei jedem Wechsel in die ETCS - Betriebsart TR sowie bei jeder Zwangsbremsung durch PZB an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung oder oder einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 oder Ra 12 (DV 301) zeigt. Wenn er an einer Stelle vorbeigefahren ist, an der nach Befehl zu halten war, muss er sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen. Für die Weiterfahrt erhält der Triebfahrzeugführer den Befehl G Nr. 2.	Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	
41.	Do § 64 ust. 13 Zu § 64* Abs. 13*	**Pominięcie sygnału „Stój" bez pozwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A.** Jeżeli na posterunkach ruchu PKP PLK S.A. pociąg bez pozwolenia minął semafor wskazujący sygnał „Stój" i zatrzymał się poza ukresem rozjazdu, maszynista musi natychmiast podać „Alarm".	**Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Halt Signal:** Ist der Triebfahrzeugführer auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. unzulässig an einem Halt zeigenden Signal und über das Grenzzeichen der folgenden Weiche hinausgefahren, muss er sofort das „Alarmsignal" geben.	Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	
(…)					

	44.		**Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu**	**Spitzensignal nicht in Ordnung:**	
*		Do § 77 ust. 1	Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu należy zgłosić posterunkom ruchu znajdującym się na drodze jazdy do najbliższej stacji. Dyżurny ruchu zatrzymuje tam pociąg.	Ein Spitzensignal, das nicht in Ordnung ist, ist den Betriebsstellen bis zum nächsten Bahnhof zu melden. Der Fahrdienstleiter muss den Zug dort anhalten.	Do 408.0551 rozdz. 1
		Zu § 77 Abs. 1	Po zatrzymaniu pociągu, maszynista musi ustawić prawidłowy sygnał. Pociąg może jechać dalej, tylko gdy sygnał czoła pociągu jest prawidłowy.	Nach dem Anhalten des Zuges muss der Triebfahrzeugführer das Signal in Ordnung bringen. Der Zug darf nur weiterfahren, wenn das Spitzensignal in Ordnung ist	Zu 408.0551 Abschn. 1
			Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu	**Spitzensignal nicht in Ordnung:**	
*		Zu § 76 Abs. 1	W przypadku stwierdzenia przez maszynistę nieprawidłowego noc sygnału czoła pociągu, musi on ~~w~~ zatrzymać pociąg	Wenn der Triebfahrzeugführer feststellt, dass das Spitzensignals an seinem Zug nicht in Ordnung ist, muss er den Zug anhalten und zwar	Do 408.2691 rozdz. 6
			a) natychmiast, w przypadku nocy lub niedostatecznej widoczności i jeśli stanowi tak książka odcinka,	a) sofort, wenn Dunkelheit oder unsichtiges Wetter herrscht und es im Streckenbuch bestimmt ist,	zu 408.2691 Abschn. 6
			b) na następnej stacji w pozostałych przypadkach.	b) auf dem nächsten Bahnhof in den übrigen Fällen.	
*			Po zatrzymaniu pociągu, maszynista musi zgłosić nieprawidłowość dyżurnemu ruchu. Musi on podjąć próbę usunięcia nieprawidłowości sygnału czoła pociągu. Dotyczy to także sytuacji, kiedy dyżurny ruchu zatrzymał pociąg.	Nachdem sein Zug hält, muss der Triebfahrzeugführer die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden. Er muss versuchen, das Spitzensignal in Ordnung zu bringen. Dies gilt auch, wenn der Fahrdienstleiter den Zug angehalten hat.	
*			Jeśli maszynista nie jest w stanie usunąć nieprawidłowości sygnału czoła pociągu, musi on powiadomić dyżurnego ruchu, że sygnał ten jest nieprawidłowy.	Wenn der Triebfahrzeugführer das Spitzensignal nicht in Ordnung bringen kann, muss er dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass das Spitzensignal nicht in Ordnung ist.	
*					
	(…)				
	46.		**Jazda na widoczność**	**Auf Sicht fahren:**	
		Do § 32	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“.	Wenn ein Triebfahrzeugführer auf Sicht fahren muss, darf er nach den Sichtverhältnissen nur so schnell fahren, dass den Zug vor einem Fahrthindernis oder Haltsignal sicher anhalten kann.	Do 408.2561 rozdz. 1
*		Zu § 32*	Maszynista może jechać najwyżej 20 km/h.	Sie dürfen höchstens mit 20 km/h fahren.	Zu 408.2561 Abschn. 1
	47.		**Zmniejszone tarcie między kołami, a szyną**	**Verminderter Reibwert**	
*		Do § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k)	Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kolami a szyną, to musi on powiadomić kolejne pociągi jadące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym.	Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen.	Do 408.0561 oraz 408.2561 rozdz. 2 ust. 2

	Zu § 58* Abs. 3 Pkt. 2	Poza tym dyżurny ruchu musi powiadomić dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku ruchu.	Außerdem muss der Fahrdienstleiter der benachbarten Betriebsstelle verständigt werden.	Zu 408.0561 und zu	
	Buchst. k	Maszyniści podczas jazdy muszą sprawdzić warunki hamowania pociągu i o wyniku powiadomić dyżurnego ruchu. Jeżeli maszyniści zgłosili, że już nie występuje wydłużenie drogi hamowania, należy zaprzestać powiadamiania następnych pociągów.	Die Triebfahrzeugführer haben während der Fahrt das Bremsverhalten des Zuges zu prüfen und das Ergebnis dem Fahrdienstleiter zu melden. Haben die Triebfahrzeugführer festgestellt, dass keine Bremsverlängerungen mehr auftreten, ist auf die Unterrichtung weiterer Züge zu verzichten.	408.2561Abschn. 2 Abs. 2	
48.		**Unieruchomiony pociąg na szlaku**	**Liegengebliebener Zug auf der freien Strecke**		* * * * * * * * * *
	Do § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k)	Zanim dyżurny ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego wyrazi zgodę na dalszą jazdę drugiej lub kolejnej części pociągu, musi nakazać maszyniście każdorazowo rozkazem G nr 12, przyczyna nr 1 jazdę na widoczność do kolejnego semafora.	Bevor der Fahrdienstleiter der zurückgelegenen Zugmeldestelle der Weiterfahrt eines zweiten oder weiteren Zugteils zustimmt, muss er deren Triebfahrzeugführer jeweils mit Befehl G Nr. 12, Grund Nr. 1 anweisen, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren.	Do 408.0571 rozdz. 5 do 7 oraz 408.2571 rozdz. 5 do 7	
	Zu § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k	Jeżeli po zwolnieniu toru szlakowego nie można stwierdzić kompletności unieruchomionego pociągu, kolejnemu pociągowi należy rozkazem G nr 12, przyczyna 1 nakazać jazdę na widoczność.	Kann nach der Räumung des Streckengleises die Vollständigkeit eines liegengebliebenen Zuges nicht festgestellt werden, ist der nachfolgende Zug mit Befehl G Nr. 12, Grund Nr. 1 zum Fahren auf Sicht zu beauftragen.	Zu 408.0571 Abschn. 5 bis 7 und zu 408.2571 Abschn. 5 bis 7	* * * * *
49. (…)		**Pozwolenie, prędkość i warunki szczególne przy cofaniu pociągu**	**Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen:**		
		Maszynista musi przy cofaniu tak regulować prędkość, żeby w każdej chwili zatrzymać pociąg, ale nie może przekroczyć 10 km/h.	Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann. 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden.	408.2572 rozdz. 2	
		Maszynista musi zgłosić dyżurnemu ruchu zakończenie cofania pociągu i zjechanie pociągu w całości.	Der Triebfahrzeugführer muss das Ende des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des zurückgesetzen Zuges dem Fahrdienstleiter melden.	zu 408.2572 Abschn. 2	*
50.	Do § 64 ust. 5 oraz § 69	**Żądanie zatrzymania pociągu przy grożącym nie¬bezpieczeństwie**	**Nothaltauftrag geben bei drohender Gefahr:**	408.2581rozdz. 3	
		Przy grożącym niebezpieczeństwie, które może być zażegnane lub zmniejszone poprzez zatrzymanie pociągów, należy najpierw udzielić tego zatrzymania wg postanowień zarządcy infrastruktury, którego infrastruktura jest eksploatowana.	Bei drohender Gefahr, die durch Anhalten von Zügen abgewendet oder gemindert werden kann, ist der Nothaltauftrag zuerst nach den Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers zu geben, dessen Infrastruktur befahren wird.	zu 408.2581Abschn. 3	

* *	51.		**Dalsze postępowanie po poleceniu zatrzymania w trybie awaryjnym**	**Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages:**	
		Do § 64 ust. 5 oraz § 69	Drużyna pociągowa po porozumieniu się z dyżurnymi ruchu, poza udzieleniem pomocy ludziom i podjęciem środków w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, może postępować tylko wg poleceń właściwego dyżurnego ruchu.	Das Zugpersonal darf nach Verständigung des Fahrdienstleiters außer bei Hilfeleistung für Menschen und Maßnahmen bei Betriebsgefahr nur nach den Aufträgen des zuständigen Fahrdienstleiters handeln.	Do 408.0581rozdz. 4 oraz 408.2581 rozdz. 4
		Zu § 64 Abs. 5 und zu § 69	W celu podjęcia dalszych środków właściwy dyżurny ruchu powinien wydać niezbędne polecenia.	Für die weiteren fahrdienstlichen Maßnahmen hat der zuständige Fahrdienstleiter die erforderlichen Aufträge zu erteilen.	Zu 408.0581 Abschn. 4 und zu 408.2581Abschn. 4
	(…)				
	66.	Do § 12 ust. 4	**Zgłoszenie zwolnienia toru szlakowego po zakończeniu manewrów**	**Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden:**	Do 408.4841 rozdz. 4
		Zu § 12 Abs. 4	Maszynista lub pomocnik manewrów musi zgłosić właściwemu dyżurnemu ruchu zjazd wszystkich pojazdów z jazdy manewrowej, jeżeli manewrował poza sygnał Ra 10 lub wskaźnik W 5 lub zwrotnicę wjazdową (skrzyżowanie torów) w formie meldunku „Zjazd wszystkich manewrujących pojazdów zakończony”. „Rangierfahrt vollständig zurückgekehrt”.	Der Triebfahrzeugführer oder der Rangierbegleiter teilt dem zuständigen Weichenwärter die Rückkehr aller Fahrzeuge der Rangierfahrt, wenn er über das Signal Ra 10 bzw. W 5 oder die Einfahrweiche (Kreuzung) hinaus rangiert hat, mit dem Wortlaut „Rangierfahrt vollständig zurückgekehrt“ „Zjazd wszystkich manewrujących pojazdów zakónczony“ mit.	Zu 408.4841Abschn. 4

3.1. Postanowienia o zapowiadaniu pociągów i przekazywaniu innych meldunków w ruchu kolejowym między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi PKP PLK S.A. i DB Netz AG

pozostaje wolna

3.1 Bestimmungen für die Durchführung des Zugmeldeverfahrens und anderer Meldungen im Bahnbetrieb zwischen den benachbarten Zugmeldestellen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A.

Bleibt offen

*

3.2 Wzory druków i określenia uzupełniające

3.2.1. Rozkaz G, przyczyna do rozkazu G 12 i załącznik językowy do rozkazu G 14

* wspólne pisemne rozkazy G2-14 pl/d 34
[Format A4, druk dwustronny, (dla DB Netz AG jako druk 302.2000V01)]

wspólne pisemne rozkazy G14.1-14.35 pl/d 36

[Format A4, druk jednostronny, (dla DB Netz AG jako druk 302.2000V02)]

wspólny załącznik językowy do rozkazu G14 pl/d 38
[Format A4, druk jednostronny, (dla DB Netz AG jako druk 302.2000V03)]

3.2 Vordrucke und ergänzende Bestimmungen

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

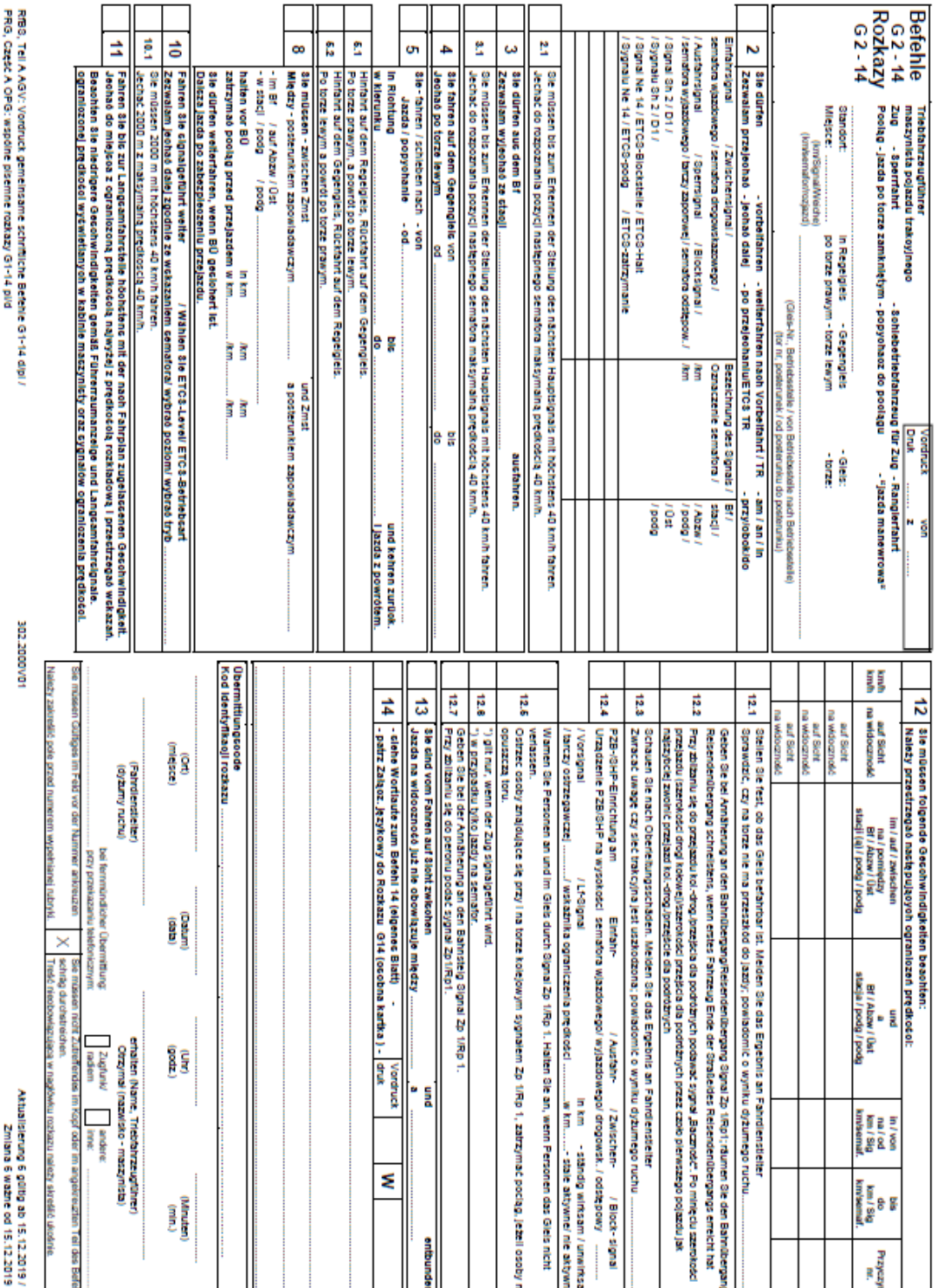
gemeinsame schriftliche Befehle G2-14 d/pl 34
[Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB Netz AG als Vordruck 302.2000V01)]

gemeinsame schriftliche Befehle G14.1-14.35 d/pl 36
[Format A4, einseitig bedruckt, (bei der DB Netz AG als Vordruck 302.2000V02)]

gemeinsames Wortlautbeiblatt zum Befehl G14 d/pl 38
[Format A4, einseitig bedruckt, (bei der DB Netz AG als Vordruck 302.2000V03)]

Rozkazy G2-14 pl/d (strona przednia)

Befehle G2 – 14 d/pl (Vorderseite)



Befehle G 2 - 14 / Rozkazy G 2 - 14

Triebfahrzeugführer maszynista pojazdu trakcyjnego
Zug - Sperrfahrt / Pociąg - jazda po torze zamkniętym
- Schiebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt / - popychacz do pociągu
- "jazda manewrowa"

Vordruck Druck ..... von z .....

Standort: / Miejsce: ..... (km/Signal/Weiche) (kilometraż/semafor/rozjazd) ..... In Regelgleis / po torze prawym - Gegengleis / torze lewym - Gleis: / torze:

(Gleis-Nr., Betriebsstelle / nr toru, Betriebsstelle nach Betriebsbuch) (lub nr. posterunku / od posterunku do posterunku)

2	Sie dürfen / Zezwalam przejechać - vorbeifahren - wegfahren nach Vorbeifahrt / TR - am / an / in / - po przejechaniu/ETCS TR - przy/obok/do								
Einfahrsignal / semafora wjazdowego	/ Zwischensignal / semafora drogowskazowego	Bezeichnung des Signals / Oznaczenie semafora	Bf / stacji						
/ Ausfahrsignal / semafora wyjazdowego	/ Sperrsignal / barierę zapowiedź/ semafora odtłęcw.	/ Blocksignal / /km	/ Abzw / / podg /						
/ Signal Sh 2 / D1 / / Signału Sh 2 / D1 /			/ Ost / podg						
/ Signal Ne 14 / ETCS-Blockstelle / ETCS-Halt / Signału Ne 14 / ETCS-podg / ETCS-zatrzymanie									
2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Jechać do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h.								
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. Jechać do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h.								
4	Sie fahren auf dem Gegengleis von ..... bis ..... / Jechać po torze lewym od ..... do								
5	Sie - fahren / schieben nach - von ..... Jazda / popychanie - od ..... bis ..... und kehren zurück. / in Richtung ..... w kierunku ..... i jazda z powrotem.								
6.1	Hinfahrt auf dem Regelgleis, Rückfahrt auf dem Gegengleis. Po torze prawym, a powrót po torze lewym.								
6.2	Hinfahrt auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf dem Regelgleis. Po torze lewym, a powrót po torze prawym.								
8	Sie müssen - zwischen Zmst und Zmst / Między - posterunkiem zapowiadawczym ..... a posterunkiem zapowiadawczym ..... - im Bf / auf Abzw / Ost / - w stacji / podg ..... halten vor BÜ / zatrzymać pociąg przed przejazdem w km ..... /km ..... /km ..... /km ..... Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ geschlossen ist. / Dalsza jazda po zabezpieczeniu przejazdu.								
10	Fahren Sie signalgeführt weiter / Zezwalam jechać dalej zgodnie ze wskazaniem semafora/ wybrać poziomi wybrać tryb								
10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren. Jechać 2000 m z maksymalną prędkością 40 km/h.								
11	Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Jechać do miejsca z ograniczoną prędkością najwyżej z prędkością rozkładową i przestrzegać wskazań. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale. / ograniczonej prędkości wyświetlanych w kabinie maszynisty oraz sygnałów ograniczenia prędkości.								

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

302.2000V01

12	Sie müssen folgende Geschwindigkeiten beachten: / Należy przestrzegać następujących ograniczeń prędkości:								
	km/h / auf Sicht / na widoczność	km/h / auf Sicht / na widoczność	im / auf / zwischen / na / pomiędzy / Bf / Abzw / Ost / stacji / (ał) / podg / podług	und / a / Bf / Abzw / Ost / stacji / podg / podług	km / von / na / od / km / Sig / km/semaf.	bis / do / km / Sig / km/semaf.	Przyczyna / nr.		
12.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an Fahrdienstleiter / Sprawdzić, czy na torze nie ma przeszkód do jazdy; powiadomić o wyniku dyżurnego ruchu								
12.2	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnübergang/Reisendenübergang Signal Zs 1/Ro1; räumen Sie den Bahnübergang/ Reisendenübergang schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Ende der Straßedder Reisendenübergang erreicht hat / Przy zbliżaniu się do przejazdu kol.-drogi/przejścia dla podróżnych podawać sygnał „Zezwalam". Po minięciu szerokości przejazdu (szerokości drogi kołowej/szerokości przejścia dla podróżnych przez czoło pierwszego pojazdu) jak najszybciej zwolnić przejazd kol.-drogi/przejście dla podróżnych								
12.3	Schauen Sie nach Oberleitungszeichen. Melden Sie das Ergebnis an Fahrdienstleiter / Zwracać uwagę czy siec trakcyjna jest uszkodzona; powiadomić o wyniku dyżurnego ruchu								
12.4	PZB-/SHP-Einrichtung am ..... Einfahr- / Ausfahr- / Zwischen- / Block-signal / Urządzenie PZB/SHP na wysokości semafora wjazdowego/ wyjazdowego/ drogowskz. / odstępowy ..... / Vorsignal / Lf-Signal ..... in km ..... - ständig wirksam / umieikszam. / tarczy ostrzegawczej ..... / wskaźnika ograniczenia prędkości ..... w km ..... - stale aktywne/ nie aktywne.								
	Wismen Sie Personen an und im Gleis durch Signal Zs 1/Ro 1. Halten Sie an, wenn Personen das Gleis nicht verlassen.								
12.5	Ostrzec osoby znajdujące się przy i na torze kolejowym sygnałem Zs 1/Ro 1, zatrzymać pociąg, jeżeli osoby nie opuszczą toru.								
12.6	"/ gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. / w przypadku gdy jazdy na semafor								
12.7	Geben Sie bei der Annäherung an den Bahnsteig Signal Zs 1/Ro 1. / Przy zbliżaniu się do peronu podać sygnał Zs 1/Ro1.								
13	Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen ..... und ..... entbunden. / Jazda na widoczność już nie obowiązuje między ..... a								
14	- siehe Vorlaufe zum Befehl 14 (eigenes Blatt) - / - patrz Załącz. Językowy do Rozkazu G14 (osobna kartka) -	Vordruck - druk	W						

Obermittlungscode / Kod identyfikacji rozkazu .....

..... (Ort) / (miejsce) ..... (Datum) / (data) ..... (Uhr) / (godz.) ..... (Minuten) / (min.)

..... (Fahrdienstleiter) / (dyżurny ruchu) ..... erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) / Otrzymał (nazwisko - maszynista)

bei fernmündlicher Übermittlung: / przy przekazaniu telefonicznym: ☐ Zugfunk/ radiem ☐ andere: / inne:

Sie müssen Odtąpes im Feld vor der Nummer ankreuzen / Sie muszą zaznaczyć pole przed numerem wypełniania rubryki. ☒ Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im angekreuzten Teil des Belegs schriftlich durchstreichen. / Treść niezdowiązująca w nagłówku rozkazu należy skreślić ukośnie.

Należy zaznaczyć pole przed numerem wypełniania rubryki.

Aktualisierung 6 gültig ab 15.12.2019 / Zmiana 6 ważne od 15.12.2019

Rozkaz G2-14 pl/d (strona tylna = Załącznik językowy A do rozkazu G12)

Befehle G2 – 14 d/pl (Rückseite = Beiblatt A zum Befehl G12)

Beiblatt A, Gründe zum Befehl 12
Załącznik A, przyczyny do rozkazu nr 12

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 12 Przyczna rozkazu w dzialce	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 Polecenie do rozkazu 12, kolumna 1 lub 2
Gleisbelegung, Zugfolge / zajętość torów, następstwo pociągów		
1	Gleis kann besetzt sein Przeszkoda na torze	auf Sicht na widoczność
2	Fahrzeuge im Gleis Pojazd na torze	auf Sicht na widoczność
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Pojazdy na torze zamkniętym	auf Sicht na widoczność
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis Wjazd na tor zakończony kozłem 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 kozłem oporowym	20 km/h 20 km/h
6	Kein Durchrutschweg Brak drogi ochronnej	30 km/h 30 km/h
Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen / Przejazdy kol.-drog., przejścia dla podróżnych, rowki szyn		
10	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert Przejazdy kol.-drog. nie dostatecznie zabezpieczone	20 km/h 20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt Rowki szyn nie oczyszczone ze śniegu i lodu	30 km/h 30 km/h
12	Reisendenübergänge nicht gesichert Przejścia dla podróżnych nie zabezpieczone	5 km/h 5 km/h
13	Schrankenwärter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden Dróżnik przejazdowy nie powiadomiony o odjeździe pociągu	20 km/h 20 km/h
Arbeiten, La oder WOS / Roboty, ostrzeżenia WOS lub La		
20	Bauarbeiten Roboty torowe	*) *)
21	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis Miejsce nie przejezdne 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 Robotnicy na zamkniętym torze	20 km/h u. auf Sicht 20km/h i na widoczność
Mängel an Bahnanlagen / Usterki elementów infrastruktury kolejowej		
30	Mängel am Oberbau Zły stan nawierzchni	*) *)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im Nachbargleis) Podejrzenie uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) Podejrzenie uszkodzeń na skutek złych warunków atmosferycznych (usuwisko, wywroty itp.)	auf Sicht na widoczność
33.	Bleibt offen Pozostaje wolne	
34	PZB-Streckeneinrichtungen gestört Torowe urządzenie PZB uszkodzone	50 km/h 50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od zwrotnic	50 km/h 50 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
Besonderheiten am Zug / Przypadki szczególne w pociągu		
40	Engstelle für LÜ-Sendungen Miejsce zwężone dla przesyłek z przekroczoną skrajnią	10 km/h 10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen Ograniczona nośność budowli inżynierskich dla przesyłek nadzwyczajnych	*) *)
42	Spitzensignal unvollständig Sygnały czoła pociągu są nieprawidłowe	40 km/h 40 km/h
43	Windwarnung Ostrzeżenie przed silnymi wiatrami	80 km/h 80 km/h
Besonderheiten auf Grenzstrecken / Przypadki szczególne na odcinku eksploatowania w ruchu granicznym		
80	angeordnete Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nakaz zmniejszenia dopuszczalnej maksymalnej prędkości	*) *)
81	fehlende Bremshundertstel Brak wymaganego procentu masy hamującej	*) *)
82	Bauart der Fahrzeuge Typ pojazdów	*) *)
83	fährt ab dem Hauptsignal im anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Hauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt Zmniejszona prędkość w okręgu zwrotnicowym za semaforem, jeżeli semafor zezwala na jazdę z ograniczoną prędkością.	*) *)

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben
*) Różne wskazania dotyczące prędkości

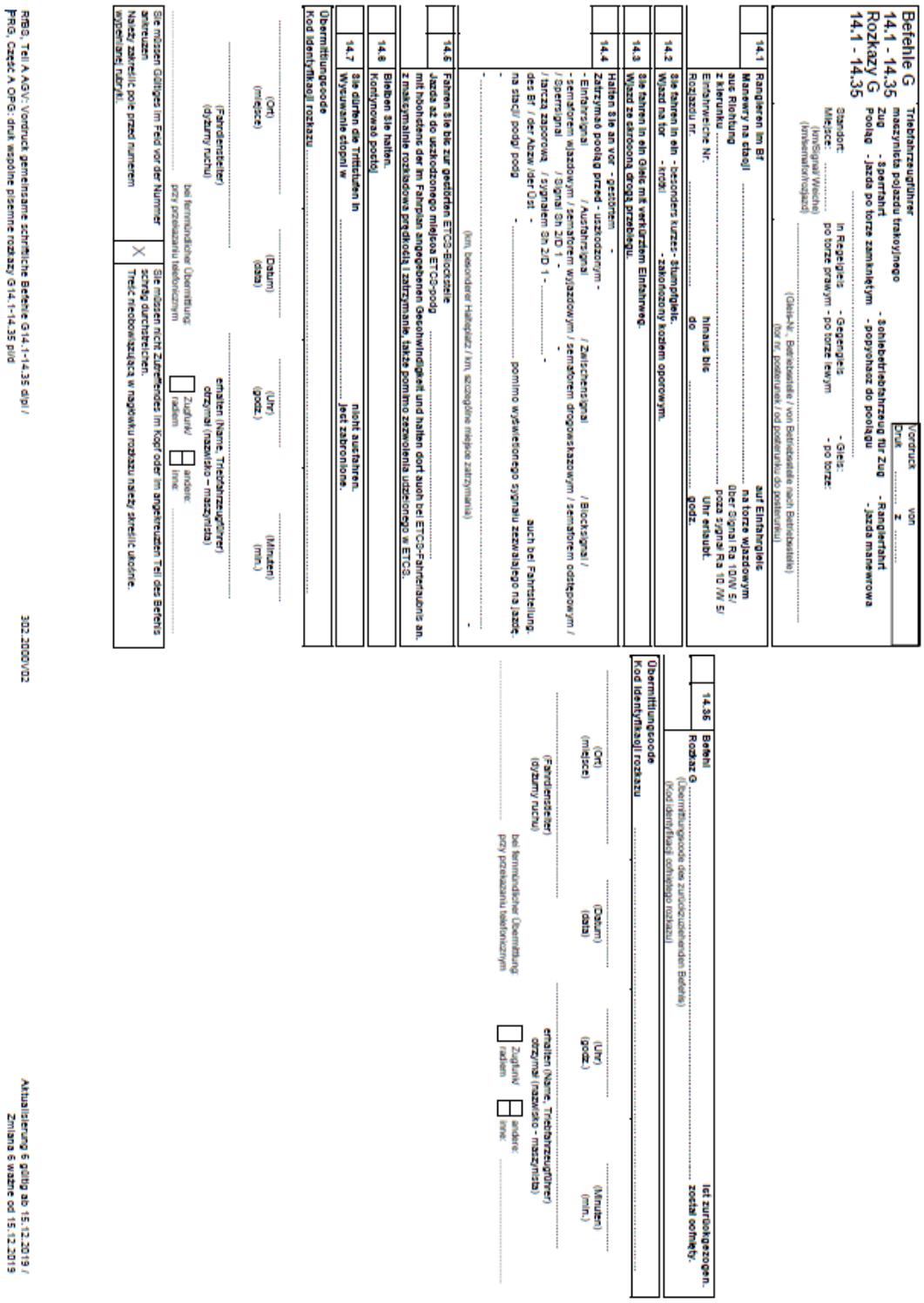
RfBS, Teil A AGV: Vordruck gemeinsame schriftliche Befehle G1-14 d/pl /
PRG, Część A OPG: wspólne pisemne rozkazy G1-14 pl/d

302.2000V01

Aktualisierung 6 gültig ab 15.12.2019 /
Zmiana 6 ważne od 15.12.2019

Rozkazy G14.1-14.35 pl/d (strona przednia bez tylnej)

Befehle G14.1 – 14.35 d/pl (Vorderseite)



Befehle G 14.1 - 14.35 / Rozkazy G 14.1 - 14.35

Triebfahrzeugführer / maszynista pojazdu trakcyjnego

Vordruck / Druk ..... von / z .....

Zug / Pociąg - Sperrfahrt / - jazda po torze zamkniętym - Schiebetriebfahrzeug für Zug / - popychacz do pociągu - Rangierfahrt / - jazda manewrowa

Standort: / Miejsce: ..... in Regelgleis / po torze prawym - Gegengleis / po torze lewym - Gleis: / po torze:

(Ihr Signal/ Wasche) / (Twoje sygnał/ odcinek)

(Gleis-Nr. / Bahnsteiglänge / von Bahnsteigkante nach Bahnsteigkante) / (tor nr. / peron/ od krawędzi do krawędzi)

14.1 Rangieren im Bf / Manewry na stacji ..... auf Einfahrgleise / na torze wjazdowym

aus Richtung / z kierunku ..... über Signal Ra 10/W 5/ / poza sygnał Ra 10 /W 5/

Einfahrweiche Nr. / Rozjazdu nr. ..... hinaus bis / do ..... Uhr entlastet. / godz.

14.2 Sie fahren in ein - besonders kurzes- Stumpfgleis. / Wjazd na tor - krótki - zakończony kodem oporowym.

14.3 Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg. / Wjazd ze skróconą drogą przebiegu.

14.4 Halten Sie an vor - gestörtem - / Zatrzymać się przed - uszkodzonym -

- Einfahrsignal / - semaforem wjazdowym / semaforem wjazdowym / Ausfahrsignal / semaforem wyjazdowym / semaforem drogowskazowym / Zwischensignal / semaforem odstępowym / Blocksignal / semaforem blokowym / semaforem wyjazdowym / Sperrsignal / Signal Sh 2/D 1 - / tarcza zaporowa / sygnałem Sh 2/D 1 - ..... - des Bf / der Abzw / der Ost - ..... auch bei Fahrtstellung. / na stacji/ podg/ podg - ..... pomimo wyświetlonego sygnału zezwalającego na jazdę.

- ..... (km, besonderer Haltepunkt / km, szczególne miejsce zatrzymania) -

14.5 Fahren Sie bis zur gestörten ETCS-Blockstelle / Jazda aż do uszkodzonego miejsca ETCS-podg

mit höchstens der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit und halten dort auch bei ETCS-Fahrtstellung an. / z maksymalnie rozkładową prędkością i zatrzymanie, także pomimo zezwolenia udzielonego w ETCS.

14.6 Bleiben Sie halten. / Kontynuować postój

14.7 Sie dürfen die Trittschuhen in / Wyczuwanie stopni w ..... nicht ausfahren. / jest zabronione.

Übermittlungscode / Kod identyfikacji rozkazu .....

..... (Ort) / (miejsce) ..... (Datum) / (data) ..... (Uhr) / (godz.) ..... (Minuten) / (min.)

..... (Fahrdienstleiter) / (dyżurny ruchu) ..... erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) / otrzymał (nazwisko – maszynista)

bei fernmündlicher Übermittlung / przy przekazaniu telefonicznym ☐ Zugfunk/ radiem ☐ andere: / inne: .....

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer schreiben. / Należy zakreślić pole przed numerem wypełnione (tylko jedno).

Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im angekreuzten Teil des Befehls streichen. / Trzeba niedowiązać w nagłówku rozkazu należy skreślić ukośnie.

RBG, Teil A AGV: Vordruck gemeinsame schriftliche Befehle G14.1-14.35 d/pl / PRG, Część A OPG: druk wspólne pisemne rozkazy G14.1-14.35 pl/d

302.2000V02

14.35 Befehl / Rozkaz G ..... (Übermittlungscode des zurückgezogenen Befehls) / (Kod identyfikacji odwołanego rozkazu) ist zurückgezogen. / został odwołany.

Übermittlungscode / Kod identyfikacji rozkazu .....

..... (Ort) / (miejsce) ..... (Datum) / (data) ..... (Uhr) / (godz.) ..... (Minuten) / (min.)

..... (Fahrdienstleiter) / (dyżurny ruchu) ..... erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) / otrzymał (nazwisko – maszynista)

bei fernmündlicher Übermittlung / przy przekazaniu telefonicznym ☐ Zugfunk/ radiem ☐ andere: / inne: .....

Aktualisierung 6 gültig ab 15.12.2019 / Zmiana 6 ważne od 15.12.2019

Rozkazy G14.1-14.35 pl/d (strona tylna)

pozostaje wolna

Befehle 14.1 – 14.35 d/pl (Rückseite)

bleibt frei

Załącznik językowy do rozkazu G14 pl/d (strona przednia bez tylnej)

Wortlautbeiblatt zum Befehl G14 d/pl (Vorderseite)

Wortlaute zum Befehl G14
Załącznik językowy do Rozkazu G14

Vordruck druck | W

Triebfahrzeugführer/maszynista pojazdu trakcyjnego
Zug - Sperrfahrt - Schiebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt
Pociąg - jazda po torze zamkniętym - popychacz do pociągu - jazda manewrowa .....

W1 Sie fahren - wegen liegengebliebenen Zuges Nr. ..... - bis km .....
Jechać - z powodu unieruchomionego w drodze pociągu nr ..... - do km .....
und - weiter - kehren Sie zurück - nach .....
oraz - dalej - a powrót nastąpuje – do .....
Bahnhof ab Uhr
stacji odjazd o ..... godz
Bahnhof an Uhr
stacji przyjazd o ..... godz
Höchstgeschwindigkeit ..... km/h, Bremsstellung ..... ; Mindestbremshundertstel
Maksymalna prędkość ..... km/h, położenie hamulca ..... ; minimalny procent masy hamującej ..... %
%

W2 Sie müssen zwischen Zmst und Zmst
między zsp a zsp
an Engstellen auf Weisung der Fachkraft fahren.
przez miejsca zwężone jechać według poleceń specjalisty/konwojenta.
- Zum Erteilen der Weisungen fährt die Fachkraft auf dem Führerstand des Triebfahrzeugs mit. -
- Znajdującego się w kabinie maszynisty pojazdu trakcyjnego, celem wydawania poleceń. -

W3 Geben Sie an nicht mit Pfeifsignal gesicherten Bahnübergängen ohne
Na technicznie niezabezpieczonych przejazdach kol.-drog. nieoznaczonych tablicami „Baczność",
technische Sicherung wie bei ungichtigem Weiter Signal Zs 1/Ra 1.
oraz przy ograniczonej widoczności podawać sygnał Zp 1/Rp 1.

W4 Sie dürfen zurücksetzen - bis km ..... - bis Signal .....
Zgoda na cofanie - do km ..... - do semafora ..... -

W5 - Das Einfahrsignal - Das Ausfahrsignal - Das Zwischensignal - Das Blocksignal
- Semafor wjazdowy - wyjazdowy - drogowskazowy - odstępowy .....
- des Bf - der Abzw - der Ost - ist erloschen.
- stacji - posig - ..... jest wygaszony.

W6 Das Lichtvorsignal - des Einfahrsignals - des Ausfahrsignals -
Tarcza ostrzegawcza ..... - semafora wjazdowego - semafora wyjazdowego -
- des Blocksignals - ..... - des Bf - der Abzw - der Ost - ist erloschen.
- semafora odstępowego - ..... - stacji - posig - ..... jest wygaszony.

W7 Das Vorsignal des Halt zeigenden
Tarcza ostrzegawcza ..... nie informuje o sygnale „Stój" na
- Einfahrsignals - Ausfahrsignals - Blocksignals -
- semaforze wjazdowym - semaforze wyjazdowym - semaforze odstępowym - .....
- des Bf - der Abzw - der Ost - kommt nicht in Stellung „Halt erwarten".
- stacji - posig - .....

W8 Bleibt offen
Pozostaje wolne

W9 Bleibt offen
Pozostaje wolne

W10 Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer im Bf
Jazda z opuszczonym pantografem na stacji .....
von - km - - bis - km - - fahren,
od - km - - do - km - ",
EIW-e-Signale - sind aufgestellt - sind nicht aufgestellt.
Wskaźniki dla trakcji elektrycznej - ustawione - nie ustawione.

W11 Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer zwischen
Jazda z opuszczonym pantografem między Zmst und Zmst
Posterunkiem zapowiadawczym ..... a posterunkiem zapowiadawczym .....
von - km - - bis - km - - fahren,
od - km - - do - km - ",
EIW-e-Signale - sind aufgestellt - sind nicht aufgestellt.
Wskaźniki dla trakcji elektrycznej - ustawione - nie ustawione.

W12 Beim Anfahren nachgeschoben - bis - km - - ist gültig - ist ungültig -
Popychanie przy ruszaniu z miejsca - do - km - - ważny - nie ważny -

W13 Übersicht Lz. Strecke Nr. Eintrag fld. Nr.
Wykaz Lz. nr linii nr bieżący bedeuten.

W14 Unwirksamkeitstaste (UT) für Bahnübergang in km
Opaszący pulpit (UT) przez przejazdem w km

W15 Gleisbusfahrten, Signal W 7 aufgestellt in km
Roboty torowe, wskaźnik W 7 ustawiony w km

W16 Achtung, Sturmwarnung! Fahren Sie zwischen Betriebsstelle
Uwaga, ostrzeżenie przed burzą! Jazda między posterunkiem ruchu
und Betriebsstelle mit höchstens 80 km/h.
a posterunkiem ruchu z maksymalną prędkością 80 km/h.

W17 Befehl 2 wird ungültig, wenn Fahrungsgrößen wieder angezeigt werden.
Rozkaz nr. 2 przestaje obowiązywać, gdy ponownie przesyłane są dane do systemu

Sie müssen Odläge in Feld vor der Nummer eintragen.
Należy zakreślić pole przed numerem wypełnianej linii.

Sie müssen nicht Zutreffendes in Kopfzeile im angekreuzten Teil des Befehls richtig durchstreichen.
Niepotrzebne pola w nagłówku rozkazu należy skreślić zgodnie.

RIBS, Teil A AGV: Vordruck gemeinsames Wortlautbeiblatt zum Befehl G14 d/pl /
PRG, Część A OPG: druk wspólny załącznik językowy do rozkazu G14 pl/d

302.2000V03

Aktualisierung 6 gültig ab 15.12.2019 /
Zmiana 6 ważne od 15.12.2019

Załącznik językowy do rozkazu G14 pl/d (strona tylna)

Wortlautbeiblatt zum Befehl G14 d/pl (Rückseite)

pozostaje wolna

bleibt frei

3.2.2. Wykaz skrótów

3.2.2 Abkürzungsverzeichnis

1	2	3	4
Pojęcie polskie **Begriff polnisch**	**Skrót polski** **Abkürzung polnisch**	**Begriff deutsch** **Pojęcie niemieckie**	**Abkürzung deutsch** **Skrót niemiecki**
Czuwak aktywy	CA	Sicherheitsfahrschaltung	Sifa
dodatek	dod.	Anhang	Anh
dróżnik przejazdowy	drp.	Schrankenwärter	Schrw
dyżurny ruchu	dr	Fahrdienstleiter	Fdl
Europejski System Sterowania Pociągiem (**E**uropean **T**rain **C**ontrol **S**ystem)	ETCS	europäische Zugbeeinflussung (**E**uropean **T**rain **C**ontrol **S**ystem)	ETCS
Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej (**G**lobal **S**ystem for **M**obile Communications – **R**ail)	GSM-R	digitales Zugfunksystem (**G**lobal **S**ystem for **M**obile Communications – **R**ail)	GSM-R
granica stacji	gr. St.	Bahnhofsgrenze	Bf-grenze
hamulec	h	Bremse	Br
Indywidualny rozkład jazdy	IRJ	Fahrplan für Gelegenheitsverkehr	-
kierownik pociągu	k. poc.	Zugführer	Zf
Zarządca infrastruktury	KPI	Eisenbahninfrastrukturunter-nehmen	EIU
Przewoźnik kolejowy	KPP	Eisenbahnverkehrsunternehmen	EVU
maszynista	masz.	Triebfahrzeugführer	Tf
Miejscowe Porozumienia Graniczne	MPG	Örtliche Grenzvereinbarungen	ÖGV
Miejscowe Porozumienia Tranzytu Uprzywilejowanego	MPTU	Örtliche Vereinbarungen über den erleichterten Durchgangs-verkehr	ÖVED
Ogólne Porozumienie Graniczne	OPG	Allgemeine Grenzvereinbarung	AGV
posterunek dróżnika przejazdowego	pdrp.	Schrankenposten	Schrp
Przejazd kolejowy	pk	Bahnübergang	BÜ

3.2.2. Wykaz skrótów

3.2.2 Abkürzungsverzeichnis

1	2	3	4
Pojęcie polskie **Begriff polnisch**	**Skrót polski** **Abkürzung polnisch**	**Begriff deutsch** **Pojęcie niemieckie**	**Abkürzung deutsch** **Skrót niemiecki**
skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunicacji międzynarodowej	PNZ	**P**olnische **N**ummer der **Z**ustim-mung zur aS im internationalen Verkehr	PNZ
pociąg	poc.	Zug	Z
posterunek odgałęźny	podg.	Abzweigstelle	Abzw
posterunek odstępowy	pods.	Blockstelle	Bk
posterunek zapowiadawczy	pzap.	Zugmeldestelle	Zmst
Punktowe urządzenia oddziaływania na pociąg	SHP	Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB
Uregulowania w zakresie prowadzenia ruchu przez granicę państwową	PRG	Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze	RfBS
rozjazd	R	Weiche	W
semafor drogowskazowy	Sdr.	Zwischensignal	Zsig
semafor odstępowy	Sods.	Blocksignal	Bksig
semafor wjazdowy	Swj.	Einfahrsignal	Esig
semafor wyjazdowy	Swy.	Ausfahrsignal	Asig
stacja		Bahnhof	Bf
* stacja towarowa		Güterbahnhof	Gbf
* sterowanie ruchem kolejowym	srk	Zuglenkung	ZL
sygnalizator sygnału zastępczego	SSz	Ersatzsignal (einzeln stehend)	Erssig
sygnał zaporowy	Z	Sperrsignal	Sperrsig
sygnał zastępczy	Sz	Ersatzsignal	Ersig
wagon	wag.	Wagen	Wg
wykaz ostrzeżeń stałych (WOS)	Dod. 2	Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS)	Dod. 2

3.2.2. Wykaz skrótów

3.2.2 Abkürzungsverzeichnis

1	2	3	4
Pojęcie polskie **Begriff polnisch**	**Skrót polski** **Abkürzung polnisch**	**Begriff deutsch** **Pojęcie niemieckie**	**Abkürzung deutsch** **Skrót niemiecki**
wykaz tymczasowych ograniczeń prędkości i innych szczegółów	La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten	La
wykolejnica	Wk	Gleissperre	Gs

3.2.3. Komunikaty porozumiewawcze „towary niebezpieczne“

3.2.3 Verständigungsbehelf „Gefahrgut”

Für Züge auf der / dla pociągów na

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

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

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

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

Datum / Unterschrift: _____
Data / podpis:

3.2.4 Dwujęzyczny wykaz zmian do rozkładu jazdy, strona 1

pozostaje wolna

3.2.4 Zweisprachiges Übergabeblatt für geänderte Fahrplanangaben Seite 1

Bleibt offen

Dwujęzyczny wykaz zmian do rozkładu jazdy, strona 2

pozostaje wolna

Zweisprachiges Übergabeblatt für geänderte Fahrplanangaben Seite 2

Bleibt offen

3.3. Koordynacja prac budowlanych

pozostaje wolna

3.3 Koordinierung von Baumaßnahmen

Bleibt offen

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE

DB NETZE

Ril 302.2204Z01

Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS)

Teil B

Örtliche Grenzvereinbarung

zwischen der

DB Netz AG

Regionalbereich Ost
Produktionsdurchführung Cottbus

und der

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.)

Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze

für die Grenzbetriebsstrecke

Frankfurt (Oder) – Rzepin

Gültig ab 01.04.2014

	für die DB AG	für die PKP S.A.	
Geschäftsfüh-rende Stelle	DB Netz AG Regionalbereich Ost Betriebszentrale Regionale Betriebsplanung Granitzstraße 55-56 **13189 Berlin**	PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze ul. Traugutta 10 **65-025 Zielona Góra**	
Telefon extern	+49 – 30 – 297 – 41655	+48 - 68 – 419 23 78	
Fax extern	+49 – 30 – 297 – 41524	+48 - 68 – 419 25 27	
E-Mail	Heribert.Uller@deutschebahn.com	andrzej.pawelski@plk-sa.pl	
Zuständige Stelle für die Infrastruktur	DB Netz AG Regionalbereich Ost Produktionsdurchführung Cottbus Netzbezirk Frankfurt (Oder) Briesener Straße 6 **15230 Frankfurt (Oder)**	PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Sekcia Eksplotacji Zbąszynek ul. PCK 9 **66-210 Zbąszynek**	
Telefon extern	+49 – 355 – 44 – 4424	+48 - 68 – 419 – 15 - 86	*
Fax extern	+49 – 355 – 44 - 5621	+48 – 68 – 419 – 14 - 18	*
E-Mail	Andreas.konzack@deutschebahn.com	wieslaw.bialowas@plk-sa.pl	*

Persönlich zuzuteilen:

Triebfahrzeugführer, Zugführer,

Zugänglich zu machen:

- Fahrdienstleiter, Disponent der Betriebszentrale, Notfallmanager, Mitarbeiter, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Schaltdienstleiter der Zentralschaltstelle für Oberleitungsanlagen und Bahnenergieanlagen,
- Mitarbeiter, die Örtliche Richtlinien, Fahrpläne oder Betra aufstellen,
- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb,
- Lehrkräfte für den Bahnbetrieb.

Copyright © 2014 by DB Netz AG, Regionalbereich Ost

Alle Rechte der Verbreitung und Wiedergabe vorbehalten.

Nachweis der Aktualisierungen

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Aktualisierung eingearbeitet	
			am	durch
-	Neuherausgabe	01.04.2014		
1	Anpassung an die Bekanntgabe der Ril 408 (FV) und Organisationsveränderungen der PKP PLK S.A.	13.12.2015		
2	Anpassung an die AGV, Aufhebung von Bestimmungen für EVU beim Rangieren, Aktualisierung Rufverzeichnis	01.04.2017		
3	Redaktionelle Änderungen (Zuständigkeiten und Telefonnummern)	01.02.2019		

*) Kennzeichen für berichtigte bzw. neugefasste Textstellen

Inhaltsverzeichnis

1 Geltungsbereich 6
2 Begriffserläuterungen 7
3 Fahren von Zügen 8
3.1 Arbeitszeiten des Eisenbahngrenzübergangs 8
3.2 Betriebliche Bestimmungen für außergewöhnliche Sendungen 8
4 Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen 9
4.1 Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke 9
4.2 Systemwechselbahnhöfe 11
5 Betriebsführung 13
5.1 Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien 13
5.2 Vorschriftenaustausch 13
5.3 Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern 13
5.4 Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen 14
5.5 Bestimmungen der Betriebsführung bei Gleissperrungen 14
6 Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalvorschriften der DB Netz AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen, die diesen Bereich betreffen 15
6.1 Betriebsvorschriften 15
6.2 Örtliche Regelungen die für Mitarbeiter der EVU, die am Eisenbahngrenzverkehr beteiligt sind 24
6 Instandhaltung von Anlagen der Eisenbahninfrastruktur 28
8 Oberleitungsanlagen 29
9 Inkraftsetzung 30
10 Anhänge 32
10.1 Streckenübersicht für den Eisenbahngrenzverkehr 32
10.2 Lageplan der Grenzbetriebsstrecke 32
10.3 Regelungen zur Bekanntgabe von Bauarbeiten, La-Stellen und von Ereignissen, die Einfluss auf die Betriebsführung haben 32
10.4 Telekommunikationsverzeichnis 33

Vorbemerkungen

Grundsätzlich gelten für den grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb die Rechtsvorschriften des Staates und die Richtlinien (Instrukcje) und Anweisungen über die Betriebsführung sowie die Sicherheitsbestimmungen für den Eisenbahnbetrieb des Eisenbahninfrastrukturunternehmens dessen Infrastruktur genutzt wird.
Darauf aufbauend können die „Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze“, Teil A und B sowie die „Nutzungsbedingungen für die Grenzbetriebsstrecke für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)“ Abweichungen und Ergänzungen zulassen.

Weiterhin werden in den „Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze“, Teil A und B zwischen den EIU die Verknüpfung und Besonderheiten der Infrastruktur vereinbart.

(…)

Die vollständige RfBS, Teile A und B wird nur intern bei den EIU veröffentlicht.
Für die EVU und andere am Eisenbahnbetrieb auf der Grenzbetriebsstrecke Beteiligte werden „Nutzungsbedingungen für die Grenzbetriebsstrecken“ gefertigt, die Auszüge aus der RfBS, Teile A und B enthalten.

(…)

Auf nicht enthaltene Texte wird nicht hingewiesen. In der Regel sind dann Lücken in den Textnummerierungen.
Sofern in dieser ÖGV sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter“, „Fadidienstleiter“, „Triebfahrzeugführer“, „Zugbegleiter“ usw. verwendet werden, beziehen sich diese auf Frauen und Männer in gleicher Weise.

1 Geltungsbereich

Diese „Regeln für die Betriebsführung (RfBS), Teil B Örtliche Grenzvereinbarung (ÖGV)“ gilt für den Eisenbahngrenzverkehr zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. über die Grenzbetriebsstrecke Frankfurt (Oder) – Rzepin auf den unter Punkt 2 genannten Systemwechselbahnhöfen und den Grenzbetriebsstrecken.

(…)

Die ÖGV darf nur im Einvernehmen zwischen der PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze, und der DB Netz AG, Regionalbereich Ost, PD Cottbus geändert oder ergänzt werden. Änderungen und Ergänzungen sind in beiden Sprachen zu fertigen und von beiden Seiten zu unterzeichnen. Sie werden mit dem Austausch der unterzeichneten Exemplare zum vereinbarten Termin gültig.

2 Begriffserläuterungen

Für den Eisenbahngrenzverkehr werden in dieser ÖGV Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

- **Systemwechselbahnhof**

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

- **Grenzbetriebsstrecke**

  Grenzbetriebsstrecke für Reisezüge Frankfurt (Oder) Pbf – Rzepin und umgekehrt für Güterzüge Oderbrücke – Rzepin und umgekehrt.
  Die Staatsgrenze befindet sich im km 3,942 (DB)/478,098 (PKP).

- **Grenze der Betriebsführung**

  Grenze der Betriebsführung sind die Einfahrvorsignale Oderbrücke im km 476, 850 auf der polnischen Infrastruktur.

3 Fahren von Zügen

3.1 Arbeitszeiten des Eisenbahngrenzübergangs

Die Grenzbetriebstrecke Frankfurt (Oder) - Rzepin ist für alle Verkehrsarten zugelassen und ganztägig geöffnet. Nach Bedarf können die DB Netz AG und die PKP PLK S.A. Vereinbarungen über die Unterbrechung der Arbeitszeit auf den Systemwechselbahnhöfen treffen.

3.2 Betriebliche Bestimmungen für außergewöhnliche Sendungen

Bleibt offen

4 Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen

4.1 Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke

Die Grenzbetriebsstrecke ist eine zweigleisige elektrifizierte Strecke und ist Bestandteil des TEN (Transeuropäischen Netzes). Der Bahnhof Oderbrücke ist der Systemwechselbahnhof (im Sinne der Bahnstromtechnik) für die unterschiedlichen Stromsysteme.

Die größte **maßgebende Neigung** beträgt auf den Strecken

Frankfurt (Oder) Pbf – Oderbrücke	10,38‰
Oderbrücke – Kunowice	5,00‰
Kunowice – Rzepin	5,90‰

Der Bremsweg beträgt auf beiden Gleisen (Richtung und Gegenrichtung)

- 1 000m auf der deutschen und
- 1 300m auf der polnischen Infrastruktur.

Zulässige Geschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung)

Frankfurt (Oder) Pbf – Oderbrücke	100 km/h
Oderbrücke - Staatsgrenze	100 km/h
Staatsgrenze – Kunowice	140 km/h
Kunowice - Rzepin	160 km/h

Auf dem Abschnitt der deutschen Betriebsführung gilt die Fahrzeugumgrenzungslinie G2 (UIC) und auf dem Abschnitt der polnischen Betriebsführung gilt die polnische Umgrenzung A PN-69/K-02057.

Die Einfahr- und Einfahrvorsignale (Ks-Signale) des Bahnhofs Oderbrücke aus Richtung Rzepin stehen auf der polnischen Infrastruktur.

Einfahrvorsignale Vf bzw. Vff	in km 5,217/476,850
Vorsignalwiederholer VWf bzw VWff	in km 4,305/477,700
Einfahrsignale F bzw. FF	in km 4,192/477,814

Die Grenzbetriebsstrecke Rzepin - Kunowice - Oderbrücke – Frankfurt (Oder) Pbf ist sicherungstechnisch für das Fahren auf dem Gegengleis mit Signal Zs 6 ständig eingerichtet bzw. mit Signal W 24 ausgerüstet.

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

Auf polnischer Seite ist analoger Zugfunk und auf deutscher Seite als GSM-R Zugfunk vorhanden.

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

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

Von der Staatsgrenze bis Rzepin ist die Strecke mit 1000 Hz Magneten des polnischen Systems SHP ausgerüstet. (*Die SHP – Magnete liegen grundsätzlich 200m vor allen Vor- und Hauptsignalen bzw. 200m vor dem Überwachungssignal bei technisch gesicherten Bahn(-straßen-)übergängen.)*

Die Grenzbetriebsstrecke ist gemäß RIV, Anlage II sowohl auf deutscher als auch auf polnischer Infrastruktur hinsichtlich der zulässigen Radsatz- und Meterlasten in die Streckenklasse D 4 eingestuft.

Auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt die zulässige

Radsatzlast 22,5 t (207 kN)
Meterlast 8,0 t/m (78,4 kN/m)

Auf der Grenzbetriebsstrecke sind folgende Bahn(-straßen-)übergänge vorhanden:

Oderbrücke – Staatsgrenze – Rzepin		
Lage [km]	**Art der Sicherung**	**Bemerkungen**
476,067	Elektrische Vollschranke mit Blinklicht und Überwachungssignale	Kat. A, Schrankenwärter (Kunowice – Oderbrücke)
472,998	zugbeeinflusste Halbschranke mit Überwachungssignal	Kat. B, fernüberwacht (Kunowice – Oderbrücke)
471,787	zugbeeinflusste Halbschranke mit Überwachungssignal	Kat. B, fernüberwacht (Rzepin – Kunowice)
469,451	zugbeeinflusste Halbschranke mit Überwachungssignal	Kat. B, fernüberwacht (Rzepin – Kunowice)
468,384	zugbeeinflusste Halbschranke mit Überwachungssignal	Kat. B, fernüberwacht (Rzepin – Kunowice)
465,693	zugbeeinflusste Halbschranke mit Überwachungssignal	Kat. B, fernüberwacht (Rzepin – Kunowice)
464,174	zugbeeinflusste Halbschranke mit Überwachungssignal	Kat. B, fernüberwacht (Rzepin – Kunowice)

4.2 Systemwechselbahnhöfe

Bahnhof Oderbrücke.

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

Der Bahnhof Oderbrücke ist mit elektrischer Oberleitung überspannt. Er ist Systemwechselbahnhof (im Sinne der Elektrotechnik) für die unterschiedlichen Stromsysteme (15kV-Einphasen-Wechselstrom der DB Netz AG und 3kV-Gleichstrom PKP PLK S.A.).
Die Gleise 16 und 23 sind nicht mit einer Oberleitung, das Gleis 26 ist mit Oberleitung (3 KV) überspannt.

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

Maßgebende Neigungen

- in Richtung Frankfurt (Oder) Pbf	10,0‰
- aus Richtung Frankfurt (Oder) Pbf	12,0‰
- im Bahnhof Oderbrücke	3,3‰
- in und aus Kunowice	8,0‰

Bf Frankfurt (Oder) Pbf

Der Bahnhof Frankfurt (Oder) Pbf ist mit einem Fahrdienstleiter besetzt. Das Stellwerk befindet sich im Westkopf des Bahnhofs.

Der Bahnhof Frankfurt (Oder) Pbf ist mit digitalen Rangierfunk (RiR) ausgerüstet.

Der Bahnhof ist mit Lichtsignalen ausgerüstet.

Der Bahnhof ist nur mit dem deutschen Stromsystem 15 kV-Einphasen-Wechselstrom elektrifiziert.

Der Bahnhof besitzt Personenverkehrsanlagen mit entsprechenden Ansagemöglichkeiten und eine Zuführung zum Güterterminal des Kombinierten Verkehrs (KV-Terminal).
Dieses Zuführungsgleis zum Terminal ist nicht elektrifiziert.

Die maßgebende Neigung im Bahnhof beträgt 6,0‰

Bf Rzepin

Der Bahnhof Rzepin ist unterteilt in zwei unabhängige Fahrdienstleiterbereiche: RzA und RzB. Der Fahrdienstleiterbereich für den Grenzverkehr ist das Stellwerk RzA. Das Stellwerk RzA ist mit zwei Fahrdienstleitern besetzt. Das Stellwerk befindet sich im östlichen Bahnhofsbereich. Das Stellwerk ist ausgestattet mit elektronischer Technik „Ebillock 850“. Der Bahnhof besitzt Lichtsignale.

Der Bahnhof ist elektrifiziert (3000V-Gleichstrom).

Der Bahnhof ist ausgelegt für den Personen- und Güterverkehr.

Die maßgebende Neigung beträgt

im Bahnhof Rzepin 6,0‰

in Richtung Boczów 7,3‰

in Richtung Abzweigstelle Kunowice 9,3‰.

5 Betriebsführung

5.1 Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien

Zu den Regelungen der jeweiligen EIU gelten zusätzlich auf der Grenzbetriebsstrecke die Bestimmungen der Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS), Teil A Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV) und Teil B Örtlichen Grenzvereinbarungen (ÖGV).

5.2 Vorschriftenaustausch

(…)

5.3 Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern

(…)

Bei der Durchführung des Eisenbahngrenzverkehrs auftretende Probleme sind unverzüglich auszuwerten. Bei Erfordernis sind die Vorschriften und Richtlinien beider EIU entsprechend anzupassen bzw. zu ergänzen.

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

5.4 Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen

(1) Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke Frankfurt (Oder) – Rzepin sind seitens der

- DB Netz AG

  die Betriebszentrale Berlin des Regionalbereichs 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 in bestmöglicher Qualität.

(…)

(2) Planung des Zugverkehrs

Die zuständigen Betriebsleitstellen beider EIU planen den Zugverkehr in Abstimmung mit den Betriebsleitstellen der EVU und verständigen sich gegenseitig über den beabsichtigten Umfang der Übergabe von Zügen.

(…)

(3) Bekanntgabe von Abweichungen

a) Der Ausfall von Zügen ist der Betriebsleitstelle des anderen EIU so früh wie möglich bekannt zu geben.

b) Die Betriebsleitstellen unterrichten sich gegenseitig über Verspätungen und deren Änderungen bei

   - Reisezügen von mehr als 5 Minuten,
   - Güterzügen von mehr als 30 Minuten.

c) Trassenänderungen von Zügen,

d) (…)

5.5 Bestimmungen der Betriebsführung bei Gleissperrungen

Bleibt offen

6 Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalvorschriften der DB Netz AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen, die diesen Bereich betreffen

6.1 Betriebsvorschriften

Lfd. Nr. DB (PKP)	Hinweis auf die Ril 408 (FV)	Bestimmungen, die von den Richtlinien der benachbarten Infrastrukturunternehmen abweichen, und etwaige Sonderregelungen im Eisenbahngrenzverkehr	Hinweis auf die Vorschrift Ir-1 der PKP PLK S.A.
1	Zu 408.0202 Abschn. 1	**Bezeichnen der Züge:** Die Züge sind in Aufträgen oder Meldungen mit dem Wort „Zug“ und der zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. vereinbarten Zugnummer zu bezeichnen. Bei GSM-R-Zugfunk ist die von der DB Netz AG festgelegte Zugnummer zu verwenden.	Zu § 9
2	Zu 408.2321 Abschn.2	**Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist**: Für Triebfahrzeuge, die aufgrund ihrer technischen Eigenschaften die Transition im Stillstand durchführen müssen gilt: 1. Wenn alle Voraussetzungen für die Abgabe der Zugvorbereitungsmeldung für den von diesem Triebfahrzeug geführten Zug außer das Umschalten des Zugbeeinflussungsystems von PZB 90 auf SHP erfüllt sind, darf die Zugvorbereitungsmeldung abgegeben werden. 2. Mit der Zustimmung zur Abfahrt durch Signal oder Befehl G in Richtung Rzepin ist die Umschaltung des Zugbeeinflussungssystems von PZB 90 auf SHP durchzuführen. 3. Können aufgrund der technischen Eigenschaften des Triebfahrzeugs die Strom- und Zugbeeinflussungssysteme nicht unabhängig voneinander umgeschaltet werden, hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen zu prüfen, welche zumutbaren und angemessenen Maßnahmen es dann zur Risikoreduktion eigenverantwortlich einführt. <u>Güterzüge</u> Diese Meldung wird auf dem Bahnhof Oderbrücke und auf dem Bahnhof Rzepin in der Regel durch den Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter abgegeben. Sie kann auch durch einen zuständigen, örtlich	Zu § 14 Abs. 6

Lfd. Nr. DB (PKP)	Hinweis auf die Ril 408 (FV)	Bestimmungen, die von den Richtlinien der benachbarten Infrastrukturunternehmen abweichen, und etwaige Sonderregelungen im Eisenbahngrenzverkehr	Hinweis auf die Vorschrift Ir-1 der PKP PLK S.A.
		eingesetzten Mitarbeiter des übernehmenden EVU an den Fahrdienstleiter abgegeben werden. <u>Reisezüge im Fernverkehr in Richtung Rzepin</u> Für Reisezüge, die in Richtung Rzepin verkehren, müssen Sie als Zugführer des ankommenden Zuges an den Fahrdienstleiter des Bahnhofs Frankfurt (Oder) Pbf melden, dass der Zug vorbereitet ist. <u>Reisezüge des Regionalverkehrs</u> Für Regionalzüge, die in Richtung Rzepin verkehren, meldet der Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter des Bahnhofs Frankfurt (Oder) Pbf, dass der Zug vorbereitet ist. <u>Reisezüge in Richtung Frankfurt (Oder) Pbf</u> Für Reisezüge, die in Richtung Frankfurt (Oder) Pbf verkehren, müssen Sie als Zugführer dem Fahrdienstleiter des Bahnhofs Rzepin melden, dass der Zug vorbereitet ist. Diese Meldungen dürfen erst an den Fahrdienstleiter gegeben werden, wenn die Zustimmung aller Beteiligten am Zug vorliegt.	
3	Zu 408.2341 Abschn. 2	**Zulässige Geschwindigkeit** Bei unvorhergesehenen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecken ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit dem Befehl G zu unterrichten. Längerfristige Geschwindigkeitseinschränkungen sind auf deutscher Seite der Grenzbetriebsstrecke in die La Bereich Ost und auf polnischer Seite in den WOS Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze aufzunehmen.	§ 59
4	Zu 408.2351	**Sichern der Fahrzeuge auf der Strecke:** Für das Sichern von den auf der Strecke verbliebenen Fahrzeugen sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Streckenneigungen sind im Abschnitt 4.1 angegeben.	zu Ir-1 § 69 Abs. 3 und 8 und § 70
5	Zu 408.2411	**Übermitteln von Befehlen** **Frankfurt (Oder) Pbf** <u>an Züge der DB Fernverkehr AG</u> Der Fahrdienstleiter Frankfurt (Oder) Pbf. informiert	Zu § 57

Lfd. Nr. DB (PKP)	Hinweis auf die Ril 408 (FV)	Bestimmungen, die von den Richtlinien der benachbarten Infrastrukturunternehmen abweichen, und etwaige Sonderregelungen im Eisenbahngrenzverkehr	Hinweis auf die Vorschrift Ir-1 der PKP PLK S.A.
		den Zugführer über „Direktnumbering“ über die Notwendigkeit der Erteilung eines Befehls „G“ in Richtung PKP PLK S.A.. Der Zugführer meldet sich nach der Ankunft in Frankfurt (Oder) Pbf beim Fahrdienstleiter, fertigt den Befehl G im Auftrag des Fahrdienstleiters aus, übergibt diesen dem Triebfahrzeugführer, der den Zug ab Frankfurt (Oder) Pbf in Richtung PKP PLK S.A. fährt. Der Zugführer lässt sich die Übergabe vom Triebfahrzeugführer quittieren und bestätigt dem Fahrdienstleiter fernmündlich die Übergabe des Befehls „G“ Bei der Übernahme des Zuges durch das polnische Personal ist der Befehl „G“ mit den Dokumenten zu übergeben. Die Befehlsvordrucke „G“ für den Zugführer werden in einem, mit Vierkant zu öffnenden, Behältnis am Zollgebäude auf dem Bahnsteig Gl. 9/10 und Gl. 11/12 vorrätig gehalten. Für die Kommunikation mit dem Fahrdienstleiter Frankfurt (Oder) Pbf ist Mobilfunk (Handy) zu nutzen. <u>an Züge anderer EVU</u> Sie als Fahrdienstleiter oder ein von Ihnen beauftragter Mitarbeiter händigt den ausgefertigten Befehl „G“ dem Zugpersonal aus. **Oderbrücke / Rzepin** Sie als Fahrdienstleiter oder ein von Ihnen beauftragter Mitarbeiter händigen den ausgefertigten Befehl „G“ dem Zugpersonal aus.	
6	zu 408.2451	**Geschwindigkeit im Einfahrgleis beschränken** Auf dem Bahnhof Frankfurt (Oder) Pbf wird an den Signalen B 605 und B 615 für die Einfahrten in die Gleise 452 und 456 durch Signal Zs 13 (Frühhaltanzeiger) signalisiert, dass hierfür ein kürzerer als der gewöhnliche Einfahrweg zur Verfügung steht. Im Bahnhof Oderbrücke können Triebfahrzeuge, die von Frankfurt (Oder) Pbf kommen von den Einfahrsignalen in Verbindung mit Signal Zs 13 bis zum Zwischensignal 74ZR5 einfahren.	Zu § 37 Abs. 9 und 10
7	Zu 408.2463	**Regeln für das Fahren auf dem Gegengleis**	Zu § 52

Lfd. Nr. DB (PKP)	Hinweis auf die Ril 408 (FV)	Bestimmungen, die von den Richtlinien der benachbarten Infrastrukturunternehmen abweichen, und etwaige Sonderregelungen im Eisenbahngrenzverkehr	Hinweis auf die Vorschrift Ir-1 der PKP PLK S.A.
		Die Fahrt auf dem Gegengleis sowie die Einfahrt aus dem Gegengleis in die einzelnen Bahnhöfe erfolgt entsprechend des nachstehend aufgeführten Verfahrens: <u>Frankfurt (Oder) Pbf – Oderbrücke</u> Auf dem Abschnitt Frankfurt (Oder) Pbf – Oderbrücke ist Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet. <u>Oderbrücke – Frankfurt (Oder) Pbf</u> Auf dem Abschnitt Oderbrücke - Frankfurt (Oder) Pbf ist Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet. <u>Oderbrücke – Kunowice – Rzepin</u> Die Ausfahrt aus dem Bahnhof Oderbrücke erfolgt mit Fahrtbegriff am Hauptsignal in Verbindung mit Signal Zs 6 und die Weiterfahrt auf Gegengleis über Abzweigstelle Kunowice nach Rzepin am Blocksignal D 1 mit Fahrtbegriff in Verbindung mit Signal W 24. <u>Oderbrücke – Kunowice</u> Die Ausfahrt aus dem Bahnhof Oderbrücke erfolgt mit Fahrtbegriff am Hauptsignal in Verbindung mit Signal Zs 6 und die Weiterfahrt auf dem Regelgleis über Abzweigstelle Kunowice am Blocksignal D mit Fahrtbegriff. <u>Kunowice – Oderbrücke</u> Die Überleitung vom Regelgleis ins Gegengleis auf der Abzweigstelle Kunowice erfolgt mit Fahrtbegriff am Blocksignal B in Verbindung mit Signal W 24 und Einfahrt in den Bahnhof Oderbrücke mit Fahrtbegriff am Einfahrsignal 74FF. <u>Rzepin - Kunowice – Oderbrücke</u> Die Ausfahrt ins Gegengleis erfolgt in Rzepin an allen Ausfahrsignalen mit Fahrtbegriff in Verbindung mit Signal W 24. Die Weiterfahrt auf dem Gegengleis erfolgt am Blocksignal A in Kunowice mit Fahrtbegriff in Verbindung mit Signal W 24. Die Einfahrt in den Bahnhof Oderbrücke erfolgt mit Fahrtbegriff am Einfahrsignal 74FF.	
8	Zu 408.2571 Abschn. 5 – 8	**Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebs-strecke**	zu § 63

Lfd. Nr. DB (PKP)	Hinweis auf die Ril 408 (FV)	Bestimmungen, die von den Richtlinien der benachbarten Infrastrukturunternehmen abweichen, und etwaige Sonderregelungen im Eisenbahngrenzverkehr	Hinweis auf die Vorschrift Ir-1 der PKP PLK S.A.
		Sofern auf der Grenzbetriebsstrecke ein Triebfahrzeug eines EVU beschädigt wird, ist der benachbarte Fahrdienstleiter unverzüglich darüber zu informieren. Ist das beschädigte Triebfahrzeug fahrtüchtig, darf es mit diesem Zug unter Einhaltung der für diesen Zug zulässigen Geschwindigkeit weiterbefördert werden. Ist das beschädigte Triebfahrzeug auf dem Abschnitt der polnischen Infrastruktur nicht fahrtüchtig, dann muss der Fahrdienstleiter Rzepin zum Beräumen des Streckenabschnittes ein vorhandenes Triebfahrzeug in Abstimmung mit der Betriebsleitung in Poznan einsetzen. Ist das beschädigte Triebfahrzeug auf der deutschen Infrastruktur nicht fahrtüchtig, fordert der Triebfahrzeugführer ein Ersatztriebfahrzeug an.	
9	zu 408.0261 Abs. 5	**Gleisstromkreise gestört** Ist auf dem Bahnhof Frankfurt (Oder) Pbf eine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstrom-kreisen gestört ist bis zur Beseitigung der Störung eine Abschnittsprüfung erforderlich. Bei der Durchführung von Zug- und Rangierfahrten mit “Fahrzeugen mit unzureichender Belegung von 42 Hz-Gleichstromkeisen“ ist folgendes zu beachten: Der Triebfahrzeugführer hat nach jeder Rangierbewegung eine Vollständigkeitsmeldung an der Fahrdienstleiter ab zugegeben. Nach Ankunft einer Zugfahrt am gewöhnlichen Hal-teplatz bzw. bei der Ausfahrt in Höhe der Einfahrsignale des Bahnhofs Frankfurt (Oder) Pbf aus Richtung Oderbrücke ist eine Zugvollständigkeitsmeldung abzugeben. Wortlaut der Meldung an den Fahrdienstleiter des Bahnhofs Frankfurt (Oder) Pbf Ost: „Zug (Nr.)/Rangierfahrt ... vollständig hier“/ „Pociąg (nr)/jazda manewrowa ... przybył w całości“	§ 45, Abs. 7 und zu Ie-10 § 21 Abs. 4, Pkt. 1
10	Zu 408.2711	**Überschreiten der Länge von Zügen** Eine Überschreitung der Zuglängen, die sich aus den vorliegenden nutzbaren Gleislängen für die Bahnhöfe Oderbrücke beziehungsweise Rzepin ergeben, ist nicht zulässig.	Zu § 19 Abs. 5
11	Zu 408.4813 Abschn. 3, Abs 1,	**Erteilen der Zustimmung für Rangierfahrten** Das Erteilen der Zustimmung für Rangierfahrten erfolgt auf den Bahnhöfen Frankfurt (Oder) Pbf und	Zu Ir-9 § 10 Abs. 15

Lfd. Nr. DB (PKP)	Hinweis auf die Ril 408 (FV)	Bestimmungen, die von den Richtlinien der benachbarten Infrastrukturunternehmen abweichen, und etwaige Sonderregelungen im Eisenbahngrenzverkehr	Hinweis auf die Vorschrift Ir-1 der PKP PLK S.A.
	Buchst. d	Oderbrücke in der Regel durch das Signal Ra 12 und auf dem Bahnhof Rzepin durch das Signal Ms 2. Weitere Angaben finden sie in der Anlage 1.	
12	Zu 408.4814 Abschn. 3	**Rangiergeschwindigkeit** Auf den Bahnhöfen Frankfurt (Oder) Pbf, Oderbrücke bzw. Rzepin dürfen Sie als Triebfahrzeugführer eine die Rangiergeschwindigkeit von 25 km/h nicht überschreiten. Andere Geschwindigkeiten für Rangierfahrten die sich aus der Art des Rangierens und der Ladung ergeben, sind durch den Rangierleiter (Rangierbegleiter) anzugeben.	Zu Ir-9 § 10 Abs. 27
13	Zu 408.4831 Abschn. 2	**Festlegen von Fahrzeugen im Bahnhof:** Für das Sichern der Fahrzeuge in den Bahnhöfen sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Neigungen der Bahnhöfe sind im Abschnitt 4.2 angegeben.	zu § 63 Abs. 30 zu Ir-9 § 14

Anlage 1

Zu Ril 408.4813 und Ir-9 § 10, Abs. 27

Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten einzeln fahrender Triebfahrzeuge ohne Begleitung durch einen Rangierleiter / Rangierbegleiter auf dem Bahnhof Frankfurt (Oder) Pbf

Allgemeines

Auf dem Bahnhof Frankfurt (Oder) Pbf dürfen einzeln fahrende Triebfahrzeuge – auch zwei gekuppelte bzw. Leertriebwagen - als Rangierfahrt ohne Begleitung eines Rangierleiters (Rangierbegleiters) durchgeführt werden.

Diese Fahrzeuge rangieren nach Beendigung der Zugfahrt aus Richtung Bahnhof Oderbrücke vom Einfahrgleis im Stellwerksbezirk West über die Gleise 113, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 414, 415 bzw. 416/456 oder 417/456 zum Ausfahrgleis im Stellwerksbezirk Ost.

Ist ein längerer Aufenthalt eines Triebfahrzeuges erforderlich, informiert der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter. Diese Triebfahrzeuge können auf den Gleisen 451 und 452 vorübergehend abgestellt werden. Der Fahrdienstleiter gibt den Abstellplatz bekannt.

Während der Abstellung haben die Triebfahrzeugpersonale darauf zu achten, dass die Dieselmotoren der Triebfahrzeuge nicht länger als erforderlich, maximal 15 min arbeiten. *

Das Ablassen von Motorenöl in den Gleisen ist verboten, das Nachölen an Fahrgestelleinrichtungen auf unbedingt notwendige Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Fahrtüchtigkeit des Triebfahrzeuges zu beschränken.

Fahrwege der Triebfahrzeuge

Als Fahrwege für Triebfahrzeuge werden zugelassen:

Von den Einfahrgleisen 403 bis 415 im Stellwerksbezirk West
bis hinter die Rangiersignale (Ra 11a/12) R 309, R 311, R 312, R 313 und R 316.

Von den Rangiersignalen (Ra 11a/12) im Stellwerksbezirk West bis zu den Hauptsignalen A 416 oder 417.

Von den Rangiersignalen (Ra 11a/12) im Stellwerksbezirk West über die Zugfahrgleise 403 bis 415 bis zu den Ausfahrsignalen A 403 bis A 415 im Stellwerksbezirk Ost.

Vom Hauptsignal A 416 über Rangiersignal (Ra 11a/12) R 436 bis hinter Signal B 456 und vom Hauptsignal A 417 über Rangiersignal (Ra 11a/12) R 436 bis hinter Signal B 456

Von den Ausfahrsignalen A 403 bis 415 und A 456 bis hinter die Rangiersignale (Ra 11a/12) L 553, L555, L 559, L 561, L 565 oder L 573.

Von den Rangiersignalen (Ra 11a/12) L 553, L555, L 559, L 561, L 565 oder L 573
- zum Zug auf den Ausfahrgleisen 403 bis 415 und 456 - zum Abstellgleis 451 und 452 und von dort zum Zug auf den Ausfahrgleisen 403 bis 415 und 456.

Die Triebfahrzeugführer, die von der Regeltechnologie abweichende Zugleistungen übernehmen bzw. als Lokleerfahrten zurückfahren wollen, haben sich beim Fahrdienstleiter des Stellwerks B 1 zu melden und dort die vorgesehene Leistung anzugeben.

Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten einzeln fahrender Triebfahrzeuge ohne Begleitung durch einen Rangierleiter / Rangierbegleiter auf dem Bahnhof Oderbrücke

Allgemeines

Auf dem Bahnhof Oderbrücke dürfen einzeln fahrende Triebfahrzeuge – auch zwei gekuppelte bzw. Leertriebwagen - als Rangierfahrt ohne Begleitung eines Rangierleiters (Rangierbegleiters) durchgeführt werden.

Fahrwege der Triebfahrzeuge

Elektrische Triebfahrzeuge können zusätzlich in Gleis 26, Dieseltriebfahrzeuge auch in den Gleisen 16 und 23 abgestellt werden.
Den vorübergehend abgestellten Triebfahrzeugen in Gleis 16 wird nach vorheriger Verständigung über das Ziel der Rangierfahrt die Zustimmung durch Signal Ra 12 am Rangiersignal 74L16X gegeben und für Gleis 23 durch Signal Ra 12 am Rangiersignal 74L23Y.
Den vorübergehend abgestellten Triebfahrzeugen in Gleis 26 wird nach vorheriger Verständigung über das Ziel der Rangierfahrt die Zustimmung durch Signal Ra 12 am Rangiersignal 74L26Y gegeben.

Ist ein längerer Aufenthalt eines Triebfahrzeuges erforderlich, informiert Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter. Der Fahrdienstleiter gibt den Abstellplatz bekannt. Auf Grund der begrenzten Gleiskapazitäten muss sich der Triebfahrzeugführer darauf einstellen, dass das Triebfahrzeug kurzfristig umgesetzt werden muss. Während der Abstellung haben die Triebfahrzeugpersonale darauf zu achten, dass die Dieselmotoren der Triebfahrzeuge nicht länger als erforderlich, maximal 15 min arbeiten.

Das Ablassen von Motorenöl in den Gleisen ist verboten, das Nachölen an Fahrgestelleinrichtungen **nur auf unbedingt notwendige** Maß zur Aufrechterhaltung der Fahrtüchtigkeit des Triebfahrzeuges zu beschränken.

Einfahrsignale von Frankfurt (Oder) Pbf: Regelgleis: 74A, Gegengleis 74AA

Einfahrsignale von Kunowice: Regelgleis: 74F, Gegengleis: 74FF, Ra 10 km 3,822

Die Triebfahrzeuge sind vom Triebfahrzeugpersonal abzukuppeln.

Verkehren Züge mit Schiebelokomotiven, so gelten für die Fahrt dieser Lokomotiven folgende Regelungen:

- Nach dem Halten des Zuges ist die Schiebelokomotive abzukuppeln und fährt bis zum jeweiligen Ausfahrsignal in Richtung Kunowice zurück.
- Kommt die Schiebelokomotive eines eingefahrenen Zuges zum Halten, ohne dass diese am Standort des zutreffenden Ausfahrsignals in Richtung Kunowice vollständig vorbei gefahren ist, so darf die Schiebelokomotive nur nach Auftrag des Fahrdienstleiters abgekuppelt und umgesetzt werden.

Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten einzeln fahrender Triebfahrzeuge ohne Begleitung durch einen Rangierleiter / Rangierbegleiter auf dem Bahnhof Rzepin

Auf dem Bahnhof Rzepin dürfen einzeln fahrende Triebfahrzeuge – auch zwei gekuppelte bzw. Leertriebwagen - als Rangierfahrt ohne Begleitung eines Rangierleiters (Rangierbegleiters) alle Gleise befahren.
Auf den Gleisen 7 und 9 dürfen nur Triebfahrzeuge abgestellt werden.

Rangierleiter (Rangierbegleiter) ist der Stellwerksbediener RzA in seinem zuständigen Stellwerksbezirk.

Ist ein längerer Aufenthalt eines Triebfahrzeuges erforderlich, informiert Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter. Der Fahrdienstleiter gibt den Abstellplatz bekannt.
Auf Grund der eingeschränkten Kapazität des Bahnhofes muss der Triebfahrzeugführer damit rechnen, dass das Triebfahrzeug gegebenenfalls auf ein anderes Gleis umgesetzt werden kann.

Während der Abstellung haben die Triebfahrzeugpersonale darauf zu achten, dass die Dieselmotoren der Triebfahrzeuge nicht länger als maximal 15 min arbeiten.

Das Ablassen von Motorenöl in den Gleisen ist verboten.

6.2 Örtliche Regelungen die für Mitarbeiter der EVU, die am Eisenbahngrenzverkehr beteiligt sind

Der Streckenabschnitt zwischen Bahnhof Oderbrücke und Frankfurt (Oder) Pbf darf nur von Zügen befahren werden, deren Fahrzeug an der Zugspitze mit eingeschalteter PZB und eingeschaltetem GSM-R (D) Zugfunk verkehrt.

Umschaltung Zugfunk

Die Umschaltung in das deutsche GSM-R-Netz ist in Höhe des sonstigen Signals im km 476,200 vorzunehmen.

Die Umschaltung in das polnische analoge Zugfunknetz erfolgt in Höhe der Einfahrsignale F und FF des Bahnhofs Oderbrücke (auf polnischer Infrastruktur) an dem sonstigen Signal W 28 in km 477,82. -**Zugfunkkanal R 7-**

Vorgaben für die Einhaltung der Sicherheit bei der Transition der Zugbeeinflussungsanlagen PZB –SHP (Deutschland - Polen) für die Grenzbetriebsstrecke Frankfurt (Oder) – Rzepin

Gemäß Anforderung der PKP PLK S.A. und der DB Netz AG müssen die auf dem jeweiligen Netz verkehrenden Fahrzeuge der EVU mit Zugbeeinflussungseinrichtungen SHP (für Polen) bzw. PZB 90 (für Deutschland) ausgerüstet sein (Netzzugangskriterium).

Für die Grenzbetriebstrecken sind wegen der Inkompatibilität der Systeme auf den Fahrzeugen Regelungen zu treffen und in die örtlichen Grenzvereinbarungen aufzunehmen.

6.2.1. Vorgaben der Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen (PZB - SHP)

6.2.1.1 Fahrzeugausrüstung für Triebfahrzeuge, die von Deutschland nach Polen verkehren

Triebfahrzeuge, die ab Frankfurt (Oder) Pbf auf der Grenzbetriebsstrecke bis zum Systemwechselbahnhof Rzepin fahren, müssen grundsätzlich mit Systemen PZB 90 und SHP ausgerüstet sein.

6.2.1.2 Fahrzeugausrüstung für Triebfahrzeuge die von Polen nach Deutschland verkehren

1. Triebfahrzeuge, die von Polen auf der Grenzbetriebsstrecke bis zum Systemwechselbahnhof Oderbrücke fahren, müssen mit SHP ausgerüstet sein.
2. Triebfahrzeuge, die von Polen auf der Grenzbetriebsstrecke über den Systemwechselbahnhof Oderbrücke weiter nach Deutschland fahren, müssen immer mit System PZB 90 ausgerüstet sein.

6.2.2 Betriebliche Vorgaben zur Transition

6.2.2.1 Transition in Richtung Deutschland über Oderbrücke für Triebfahrzeuge des Güterverkehrs

Die Zugfahrt von Polen in Richtung Deutschland erfolgt bis zum Systemwechselbahnhof Oderbrücke.
Im Bahnhof Oderbrücke 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 Oderbrücke mit dem Wortlaut „Oderbrücke, Zug-Nr….PZB eingeschaltet/ „Oderbrücke, w pociągu nr …PZB zostało załączone“.

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

Die Zugfahrt von Polen in Richtung Deutschland erfolgt bis zum Systemwechselbahnhof Oderbrücke.
Im Bahnhof Oderbrücke 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 Oderbrücke mit dem Wortlaut „Oderbrücke, Zug-Nr….PZB eingeschaltet/ „Oderbrücke, w pociągu nr …PZB zostało załączone“.

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

6.2.2.2 Transition in Richtung Polen über Oderbrücke für Triebfahrzeuge des Güterverkehrs

Die Zugfahrt von Deutschland in Richtung Polen erfolgt bis zum Systemwechselbahnhof Oderbrücke.

Umschaltpunkt für die Zugbeeinflussungsanlagen von PZB auf SHP ist der Bahnhof

Oderbrücke.

Dazu wird im Bahnhof Oderbrücke ein Betriebshalt eingelegt, der vom EVU zu beantragen ist.

Die PZB – Fahrzeugeinrichtung muss so lange aktiv sein, bis das Ausfahrsignal im Bahnhof Oderbrücke einen Fahrtbegriff anzeigt. Erst mit Erkennen des Fahrbegriffes bzw. nach Erhalt eines Befehls G zur Ausfahrt darf von PZB auf SHP umgeschaltet werden.

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

Der Triebfahrzeugführer muss nach Umschaltung auf SHP dies vor Abfahrt des Zuges dem Fahrdienstleiter Oderbrücke melden mit dem Wortlaut „Oderbrücke, Zug-Nr….SHP eingeschaltet/ „Oderbrücke, w pociągu nr …SHP zostało załączone“.

6.2.2.3 Transition für Triebfahrzeuge des Reiseverkehrs in Richtung Deutschland bis zum Bf Frankfurt (Oder) Pbf

Die Zugfahrt von Polen erfolgt bis zum Systemwechselbahnhof Oderbrücke.
Im Bahnhof Oderbrücke wird zur Umschaltung vom SHP- zum PZB –

Zugbeeinflussungssystem ein Betriebshalt eingelegt, der vom EVU zu beantragen ist.
Das Ausfahrsignal des Bahnhofs Oderbrücke in Richtung Frankfurt (Oder) Pbf darf erst nach Meldung des Triebfahrzeugführers mit dem Wortlaut „Oderbrücke, Zug-Nr….PZB eingeschaltet/ „Oderbrücke, w pociągu nr …PZB zostało załączone“ an den Fahrdienstleiter Oderbrücke, dass die Umschaltung erfolgt ist auf „Fahrt“ gestellt werden.

Abweichende Regelung für Züge des Nahverkehrs von Rzepin – Frankfurt (Oder) Pbf:

Während des Verkehrshaltes von Zügen des Nahverkehrs von Rzepin nach Frankfurt (Oder) Pbf am Hp Słubice erfolgt die Umschaltung von SHP auf PZB bereits dort.

6.2.2.4 Transition für Triebfahrzeuge des Reiseverkehrs in Richtung Polen zum Bf Rzepin

Die Zugfahrt von Deutschland in Richtung Polen erfolgt bis zum Systemwechselbahnhof Oderbrücke.
Zur Umschaltung von PZB auf SHP ist im Bahnhof Oderbrücke ein Betriebshalt einzulegen, der vom EVU zu beantragen ist.
Die PZB – Fahrzeugeinrichtung muss so lange aktiv sein, bis das Ausfahrsignal im Bahnhof Oderbrücke einen Fahrtbegriff anzeigt. Erst mit Erkennen des Fahrbegriffes bzw. nach Erhalt eines Befehls G zur Ausfahrt darf von PZB auf SHP umgeschaltet werden.
Der Triebfahrzeugführer muss nach Umschaltung auf SHP dies vor Abfahrt des Zuges mit dem Wortlaut „Oderbrücke, Zug-Nr….SHP eingeschaltet/ „Oderbrücke, w pociągu nr …SHP zostało załączone“..dem Fahrdienstleiter Oderbrücke melden.

Abweichende Regelung für Züge des Nahverkehrs von Frankfurt (Oder) Pbf - Rzepin

Während des Verkehrshaltes von Zügen des Nahverkehrs von Frankfurt (Oder) Pbf nach Rzepin am Hp Słubice erfolgt die Umschaltung von PZB auf SHP dort.

6.2.3 Durchführung von durch die Infrastruktur technisch gestützten Transitionsverfahren

Auf der Grenzbetriebsstrecke Frankfurt (Oder) Pbf - Rzepin 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 Netz AG und der PKP PLK S.A..

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

Bei Triebfahrzeugen aus Richtung Deutschland ist die Umschaltung von PZB auf SHP-System in Höhe der Einfahrsignale F bzw. FF (auf polnischer Infrastruktur) des Bahnhofs Oderbrücke und vor Erreichen des Haltepunktes Słubice vorzunehmen.

Bei Triebfahrzeugen in Richtung Deutschland ist die Umschaltung von PZB auf das SHP-System unmittelbar nach Passieren des Haltepunkts Słubice und vor Erreichen der Einfahrvorsignale Vf oder Vff (auf polnischer Infrastruktur) des Bahnhofs Oderbrücke vorzunehmen und dem Fahrdienstleiter mit dem Wortlaut „Oderbrücke, Zug-Nr….PZB eingeschaltet/„Oderbrücke, w pociągu nr …PZB zostało załączone“ zu informieren.

6.2.4 Vorgaben für die Triebfahrzeugführer für das Befahren der Grenzbetriebsstrecke

Auf Grundlage der vorgenannten Regelungen ist eine betriebliche Anweisung für das Umschalten der Zugbeeinflussungsanlagen der Triebfahrzeuge in deutscher und polnischer Sprache von den EVU zu erarbeiten.

Anzuwendende Sprache

Auf der Grenzbetriebsstrecke Frankfurt (Oder) Pbf - Rzepin wird im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. polnisch und im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG deutsch gesprochen.

6 Instandhaltung von Anlagen der Eisenbahninfrastruktur

Bleibt offen

8 Oberleitungsanlagen

Beschreibung der Anlagen

Der Bahnhof Oderbrücke ist ein Systemwechselbahnhof (hier im Sinne der Bahnstromtechnik).

Die Gleisanlagen im Abschnitt

- der Grenzbetriebsstrecke Kunowice – Oderbrücke bis zur Instandhaltungsgrenze sind mit Oberleitung der PKP PLK S.A. – polnische Bauweise (3-kV Gleichspannung) überspannt,
- der Grenzbetriebsstrecke Kunowice – Oderbrücke ab der Instandhaltungsgrenze bis zum Systemwechsel im Bahnhof Oderbrücke wird mit Oberleitung der Bauweise Re 100 der DB AG mit 3-kV Gleichspannung betrieben und
- die Strecke vom Systemwechsel (hier im Sinne der Bahnstromtechnik) bis Frankfurt (Oder) Pbf mit Oberleitung der DB AG – Bauart Re 100 (15-kV 16,7-Hz Einphasenwechselspannung) betrieben.

Die Systemtrennstelle befindet sich im Bahnhof Oderbrücke in der Längstrennung der Oberleitung, km 2,6 - km 2,65, auf jedem Gleis. Bis dorthin wird die Anlage mit 15-kV Wechselspannung von der Westseite und mit 3-kV Gleichspannung von der Ostseite betrieben.

(…)

Die Systemtrennstelle ist mit gesenktem Stromabnehmer zu durchfahren.
(…)

Sicherungsmaßnahmen

Sicherungsmaßnahmen im Bereich der Oberleitung

Unter der Oberleitung dürfen Dächer sowie sonstige hochgelegene Teile der Fahrzeuge und das Ladegut nicht betreten werden.
Arbeiten an außen liegenden Teilen der Fahrzeuge dürfen unter der Oberleitung nur durchgeführt werden, wenn der Schutzabstand von 1,50 m zu unter Spannung stehenden Teilen nicht unterschritten wird.

Sicherungsmaßnahme beim Unterschreiten des Schutzabstandes von 1,50 m zur Oberleitung

Es gelten die Festlegungen für das Betreiben des Oberleitungsnetzes auf dem Bahnhof Oderbrücke mit dem Stromsystem der DB Netz AG (15-kV – Wechselstrom) und dem Stromsystems der PKP PKL S.A. (3-kV – Gleichstrom).
Wird es erforderlich, bei Arbeiten den Schutzabstand von 1.50 m zu unterschreiten, sind die Wagen auszusetzen und in ein Gleis ohne Oberleitung umzusetzen.

(…)

9 Inkraftsetzung

Diese „Örtliche Grenzvereinbarung zwischen der PKP PLK S.A., Zaklad Linii Kolejowych w Zielonej Górze und der DB Netz AG, Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Cottbus für den Grenzübergang Frankfurt (Oder) – Kunowice“ tritt am 01.04.2014 in Kraft.

Diese „Örtliche Grenzvereinbarung zwischen der PKP PLK S.A., Zaklad Linii Kolejowych w Zielonej Górze und der DB Netz AG, Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Cottbus für den Grenzübergang Frankfurt (Oder) – Kunowice“ vom 14.12.2008, einschließlich der Änderungen verliert damit Ihre Gültigkeit.

Zielona Góra, den 20.12.2013

Für die PKP PLK S.A.	Für die DB Netz AG
gez. Mariusz Nowakowski Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze	gez. i.V. Klaus – Martin Feder Leiter Produktionsdurchführung Cottbus
gez. Janusz Stankiewicz z-ca Dyrektora ds. Eksploatacji Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze	gez. i.V. Susanne Lewandowsky Arbeitsgebietsleiterin Betrieb Produktionsdurchführung Cottbus

10 Anhänge

10.1 Streckenübersicht für den Eisenbahngrenzverkehr

Bleibt offen

10.2 Lageplan der Grenzbetriebsstrecke

Bleibt offen

10.3 Regelungen zur Bekanntgabe von Bauarbeiten, La-Stellen und von Ereignissen, die Einfluss auf die Betriebsführung haben

Bleibt offen

10.4 Telekommunikationsverzeichnis

Für die im Grenzverkehr zuständigen Mitarbeiter der EIU wurden nachstehende Extern- und Faxnummern, sowie E-Mail – Adressen zusammengestellt.

Externnummern und Zuständigkeiten DB Netz AG, Regionalbereich Ost

Leiter Produktion im Regionalbereich Ost,

Herr Schreinert Helge.Schreinert@deutschebahn.com

Extern +49 – 30 - 297 – 40500 Fax - 40950

Leiter Regionale Außenbeziehung, Beauftragter DB Netz AG für die polnischen Grenzübergänge

Herr Kropp Renado.Kropp@deutschebahn.com

Extern +49 – 30 – 297 – 41000 Fax 41910

Ständiger Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiter Region Ost (zuständig auch für die Unfalluntersuchung im Bereich des RB Ost)

Herr Schlüter Volkmar.Schlueter@deutschebahn.com

Extern +49 – 30 – 297 – 40130 Fax - 40913

Betriebszentrale

Herr Hinke Erik.Hinke@deutschebahn.com

Extern +49 – 30 - 297 – 41510 Fax - 40960

Notfallleitstelle +49 – 30 - 297 – 41556 Fax 40903

Netzkoordinator +49 – 30 – 297 – 41554 Fax 40903

Zes Berlin

E-mail: zes.berlin@deutschebahn.com
Schaltdienstleiter +49 - 30 - 297 - 40677 Fax 40624

Mitarbeiter deutsch-polnische Grenze AGV/ÖGV

Herr Uller Heribert.Uller@deutschebahn.com

Extern +49 – 30 - 297 – 41655 Fax 40927

Teamleiter Infrastrukturdaten in der Betriebsdurchführung

Frau Kaiser Beate.Kaiser@deutschebahn.com

Extern +49 – 30 – 297 – 40400 Fax - 37220

Koordination Betrieb/Bau (Bauplanung, Bauarbeiten, La Bereich Ost)

Herr Morgenroth Christian.C.Morgenroth@deutschebahn.com

Extern +49 – 30 - 297 – 41520 Fax - 40902

Kundenmanagement (Kundenbetreuung, Trassen)

* Frau Dr. Schmidt claudia.cd.schmidt@deutschebahn,com

Extern +49 – 30 – 297 – 40150 Fax - 40197

Leiter Fahrplan

Herr Ludwig Torsten.Ludwig@deutschebahn.com

Extern +49 – 30 – 297 – 40249 Fax - 40915

Leiter der Produktionsdurchführung Cottbus

* Herr Dörschel Marko.dörschel@deutschebahn.com

Extern +49 -355 – 44 – 3300 Fax - 3800

Produktionsdurchführung Cottbus (Betrieb)

Frau Lewandowsky Susanne.Lewandowsky@deutschebahn.com

Extern +49 – 355 – 44 – 3374 Fax - 3600

Bezirksleiter Betrieb, ÖGV

* Herr Konzack Andreas.konzack@deutschebahn.com

* Extern +49 – 355 – 44 - 4424 Fax - 5621

Produktionsdurchführung Cottbus (Instandhaltung)

Herr Dobring Karsten.Dobring@deutschebahn.com

Extern +49 – 355 – 44 – 3326 Fax 3700

Bezirksleiter LST

Herr Henniger Stephan Henniger@deutschebahn.com

Extern +49 – 335 – 564 – 2370 Fax. 1180

Bezirksleiter Fahrbahn

Herr Höppe Thomas.Hoeppe@deutschebahn.com

Extern +49 – 335 – 564 – 1547 Fax 1180

Bezirksleiter Oberleitung

Herr Atemnkeng timofey.atemnkeng@deutschebahn.com *

Extern +49 – 355 – 44 – 5124 Fax 3799

Bezirksleiter E/M (50 Hz)

Herr Seelig Volker.Seelig@deutschebahn.com

Extern +49 – 335 – 564 - 1186 Fax 1180

Bezirksleiter Telekommunikationstechnik (TK)

Herr Hager Toralf.Hager@deutschebahn.com

Extern +49 – 355 – 44 – 3823 Fax 3700

Fahrdienstleiter Frankfurt (Oder) Pbf

Fdl Ost

Tel. Extern +49 – 335 –564 – 2106 GSM-R 73016702 *

oder +49 – 151 2740 1098

Fdl West

Tel. Extern + 49 – 335 – 564 1384 GSM-R 73016802 *

Fax +49 – 613115 – 42089 *

Fahrdienstleiter Oderbrücke

Extern +49 – 335 – 564 – 2447 oder 2464

+49 – 151 27 40 1159 Fax +49 – 613115 – 42574 *

GSM-R 73 01 83 02

Mobiltelefon: +49 – 160 – 97 48 57 10

Für die im Grenzverkehr zuständigen Mitarbeiter der EIU wurden nachstehende Extern- und Faxnummern, sowie E-Mail – Adressen zusammengestellt.

Externnummern und Zuständigkeiten der PKP PLK S.A.,

Betriebszentrale, Außenstelle in Poznan

Leiter, Außenstelle (IDDE)

Herr Roman Sip

Tel. +48 – 61 – 63 31 317 Fax 32 401
roman.sip@plk-sa.pl

* Streckensperrung

* Herr Dariusz Nowak
Tel.: +48 – 61 – 63 – 31 156
* Email: idkz7@plk-sa.pl oder ijkz7@plk-sa.pl

Schichtleiter, Außenstelle der Betriebsleitung in Poznan

Tel. +48 – 61 – 63 31 807 (24h) oder 31835 Fax 32 401
idde7.koordynator@plk-sa.pl

Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze

Verantwortlich für Grenzangelegenheiten

Herr Stankiewicz
Tel. +48 – 95 – 71 21 340 Fax +48 68 419 25 27
Mobil : +48 – 600 – 084 - 808

janusz.stankiewicz@plk-sa.pl

Grenzangelegenheiten, ÖGV Grenzübergang Frankfurt (Oder) - Rzepin

Tel. +48 – 68 – 419 – 26 78 Fax - 23 62
andrzej.pawelski@plk-sa.pl

Gleissperrungen
Tel.: +48 – 68 – 419 – 23 81 Fax - 23 62
krzysztof.mielcuszny@plk-sa.pl

Sektion Betrieb Zbąszynek

Herr Wiesław Białowąs *

Tel: +48 – 68 419 15 86 Fax - 1418
Mobil: +48 600 084 809
wieslaw.bialowas@plk-sa.pl *

Fahrdienstleiter Bahnhof Rzepin

Tel. +48 – 95 - 712 27 60 Fax: - 27 60
Mobiltelefon: +48 - 660 413 623